

OBERÖSTERREICHISCHE HEIMATBLÄTTER

41. Jahrgang

1987

Heft 4

Herausgegeben vom Landesinstitut für Volksbildung und Heimatpflege in Oberösterreich

Elisabeth Aistleitner-Schögl Der oberösterreichische Vierkanter im Wandel der Gegenwart	291
Herbert Kneifel Maulbeerpflanzungen in Enns im 19. Jahrhundert Zur Geschichte der Seidenraupenzucht in Oberösterreich	306
Hans Sperl Materialien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Mühlviertels Ehemalige Brauereien im Bezirk Urfahr-Umgebung	318
Romana Niederdorfer Godenschalen aus der volkskundlichen Abteilung des Ennser Museums	330
Friedrich Wilhelm Kremzow Das Projekt einer Zahnradbahn auf die Hütteneckalpe bei Bad Ischl	335
Alois Zauner Der „Bauernbefreier“ Hans Kudlich Zu seinem 70. Todestag	348
Fritz Feichtinger Bruckner & Forster. Die Bruckner-Büsten von Franz S. Forster, St. Florian	354
Alfons Wunschheim Das OÖ. Jagdmuseum in Schloß Hohenbrunn bei St. Florian Zu seinem 20jährigen Bestehen	361
Manfred Bayer Ziele der wissenschaftlichen Weiterbildung an der Universität Linz	365
Buchbesprechungen	369

Das Projekt einer Zahnradbahn auf die Hütteneckalpe bei Bad Ischl

Von Friedrich Wilhelm Kremzow

Im Salzkammergut liegt am Fuße des Hohen Raschberges auf einer Einsattelung zwischen Zwerch- und Kleberwand in 1.240 m Höhe die Hütteneckalpe¹. Man kann sie sowohl von Bad Ischl als auch von Bad Goisern aus ersteigen. Wählt man die Aufstiegsroute von Bad Ischl, so führt der Weg gewöhnlich über Perneck, den Ischler Salzberg und die Reinfalzalpe. Von Bad Goisern erfolgt der Anstieg – vorbei an den Ortschaften Lasern und Riedeln – gewöhnlich durch das Stammbachtal. Seit ein Sessellift² zur hochgelegenen Ortschaft Wurmstein führt, erreicht man die Hütteneckalpe auf einem bequemen Wanderweg, der seinen Ausgangspunkt bei der Bergstation dieses Sesselliftes hat und die Roßmoosalpe berührt.

Die Hütteneckalpe ist – bedingt durch ihre günstige Lage – einer der am einfachsten zu erreichenden Aussichtspunkte des südlich von Bad Ischl gelegenen Salzkammergutes. Gegen Süden reicht der Blick vom Hallstätter See bis zu den Gipfeln des Dachsteinmassivs, gegen Osten blickt man auf die noch unberührte Landschaft des Rettenbachtals und das Plateau des Toten Gebirges. Wendet man sich gegen Westen, so öffnet sich dem Betrachter das Trauntal in seiner breiten Ausdehnung bei Bad Goisern, während Hoher und Niederer Kalmberg den Horizont begrenzen.

Schon in der Frühzeit des Kurortes Bad Ischl (also vor 1848)³ scheint die

¹ Vgl. Blatt 96 (Bad Ischl) der österreichischen Karte 1/50.000. In *Richter* (Die Erschließung der Ostalpen. Bd. 1) wird sie nicht erwähnt.

² Erbaut 1955.

³ In der vormärzlichen Reiseliteratur wird die Hütteneckalpe nicht erwähnt, vgl.: *A. A. Schmidl*: Das Kaiserthum Oesterreich – Das Erzherzogthum Oesterreich mit Salzburg. Stuttgart 1838. S. 166. – *Adolf Schaubach*: Die deutschen Alpen. Jena 1846. III. Theil. S. 300 (wo aber auffallenderweise die Reinfalzalpe als „Rheinsalzalpe“ und die schöne Aussicht von dort erwähnt wird). – *Emil***** (Pseudonym für *Joseph Franz Trimmel*): Seen- und Alpenbesuche in der Umgebung Ischels. Wien 1842. ÖNB Sig. 20 – Ee 155, schildert wohl den Besuch des Salzbergs, erwähnt aber nicht die Hütteneckalpe. *Wilhelm von Rally*: Der Führer im Salzkammergute und auf der Linz-Gmundner Eisenbahn. Wien 1841. ÖNB Sig. 53 J 43 (schreibt auf S. 65 über einen Ausflug auf den Sarstein [!], man gelange dorthin u. a. über Brunnetrog- und Hütteneckalpe, womit aber nicht die hier behandelte Alpe gemeint sein kann. Auf S. 45 ff. werden der Salzberg und die Hoisenrad-Alpe beschrieben; im Stichwortverzeichnis kommt der Name „Hütteneckalpe“ nicht vor). Die beiden Bücher von *Franz Braune* (Der kleine Fremdenführer nach Ischl. 1843) und *F. C. Weidmann* (Der Führer nach und um Ischl. 1834) sind nicht einmal in der Österreichischen Nationalbibliothek vorhanden und konnten daher hier nicht ausgewertet werden.

Hütteneckalpe ein beliebtes Ausflugsziel gewesen zu sein; man hat sie damals vermutlich fast ausschließlich von Bad Ischl aus erstiegen⁴. Umsomehr war sie in der Gunst der Touristen gestiegen, seit die kaiserliche Familie den Sommer regelmäßig in Bad Ischl verbrachte⁵. So war denn die Hütteneckalpe auch ein Lieblingsziel der Kaiserin Elisabeth, die dieses Gebiet mehrfach besucht hat⁶.

Dieser hervorragende Aussichtspunkt des Salzkammergutes war nun Gegenstand eines Bahnprojektes, welches freilich seither bereits in Vergessenheit geraten ist, welches aber doch wert scheint, näher besprochen zu werden; mag daran auch nur der Lokal- und der Eisenbahnhistoriker ein fachliches Interesse haben.

Die Motive für die Errichtung einer derartigen Bergbahn lassen sich aus den erhalten gebliebenen Akten und Unterlagen⁷ nicht mehr erschließen. Doch können aus dem Zeitpunkte, zu dem das Projekt ausgeführt werden sollte, dem Jahre 1890, einige Rückschlüsse gezogen werden. Damals wurde gerade mit der Projektierung und dem Bau der Salzkammergut-Lokalbahn von Salzburg nach Bad Ischl und der Bergbahn auf den Schafberg begonnen. Es ist daher nur zu verständlich, wenn dadurch – konjunkturrell bedingt – auch ein Interesse an der Erbauung anderer Bergbahnen im Salzkammergut entstanden ist. Erwähnenswert ist auch, daß sich der Initiator dieses Bahnprojektes gleichfalls mit einem Plan für eine Schafberg-Eisenbahn befaßte, hier aber offensichtlich nicht zum Zuge gelangte. Letztlich ist zu berücksichtigen, daß damals die Erweiterung und der Ausbau des Eisenbahnnetzes in Österreich in voller Blüte standen, was nicht nur durch die Errichtung, sondern auch

die Projektierung später freilich nicht ausgeführter Bahnlinien bewiesen wird.

Für das Verständnis des Schicksales, welches dem Projekt einer Zahnradbahn auf die Hütteneckalpe zuteil wurde, ist es nicht ohne Bedeutung, zunächst die rechtlichen Grundlagen, unter denen damals eine Eisenbahn gebaut werden konnte, kurz zu umreißen.

Im Jahre 1890 galt in Österreich noch das Eisenbahnkonzessionsgesetz vom 14. September 1854⁸. Für die Errichtung einer Eisenbahn forderte dieses Gesetz besondere Bewilligungen, nämlich eine solche zur Vornahme der Vorarbeiten (§ 1 Abs. 2 lit. a. des Gesetzes) bzw. die Konzession zur Anlage der Bahn selbst (§ 1 Abs. 2 lit. b. des Gesetzes). Durch die Bewilligung der Vorarbeiten erlangte der Konzessionswerber nach § 4 dieses Ge-

⁴ Markantes Beispiel für touristische Besuche der Hütteneckalpe ist das 1837 entstandene Bild von *Ferdinand Georg Waldmüller* „Blick von der Hütteneckalpe auf den Dachstein“ (vgl. dazu Bad Ischl. Ein Heimatbuch. 1966. S. 222; wiedergegeben z. B. in: *Lehr*: Der Kampf um den Dachstein. 1972. Tafel 1).

⁵ Vgl. etwa *Zellwocker*: Bad Ischl. 1951. S. 77.

⁶ In HMZl. 36.469/889 vermerkte Sektionschef Wittek mit Bleistift, als er die Erledigung vor ihrer Vorlage an den Minister approbierte: „Die Hütteneck-Alpe ist ein Lieblings-Spaziergang Ihrer Maj. der Kaiserin; es wird also bei der allfälligen Realisierung des Projektes auf die Tracenerführung ein besonderes Augenmerk zu richten sein. Eventuell wäre mit dem Obersthofmeisteramte das Einvernehmen zu pflegen. Die Bewilligung zur Tracierung zu verweigern, hat wohl auch Bedenken gegen sich (!).“

⁷ Bei der Abfassung der Arbeit wurde von den Aktenbeständen des Österreichischen Verkehrsarchivs, des Oberösterreichischen Landesarchivs und des Archivs der Stadtgemeinde Bad Ischl Gebrauch gemacht, die im Quellenverzeichnis angeführt sind.

⁸ Reichsgesetzblatt 1854, Nr. 238.

setzes lediglich das Recht, auf seine Kosten die Vorerhebungen für die künftige Ausführung der projektierten Eisenbahn und die nötigen Vermessungs- und Nivellierungsarbeiten an Ort und Stelle in der Natur vorzunehmen. Dieses Recht erlosch sechs Monate nach erteilter Bewilligung. Hier ist zu erklären, daß für das vorliegende Bahnprojekt einmal um Verlängerung dieser Frist angesucht wurde. Ein besonderes Vorrecht auf die Erteilung einer Konzession zur Ausführung der fraglichen Eisenbahnlinie oder gar eine ausschließliche Befugnis wurde durch die Erteilung einer derartigen Bewilligung nicht erlangt.

Für die Erteilung der Konzession war es schließlich nach § 5 Ziff. 3 des Gesetzes u. a. notwendig, darzutun, auf welche Art die für die Ausführung des Projektes erforderlichen Geldmittel herbeigeschafft werden sollten. Auf diese Bestimmung wurde auch bei der letzten behördlichen Erledigung in diesem Projekt am 14. Oktober 1890 angespielt; die mangelnden Geldmittel waren dann schließlich auch Ursache, daß es zu gar keiner Konzessionserteilung gekommen ist.

Das eigentliche Konzessionierungsverfahren begann nach § 2 der Verordnung vom 25. Jänner 1879⁹ mit der Vorlage eines detailliert ausgearbeiteten Projektes, dem u. a. Situationspläne, Kostenvoranschläge sowie ein technischer Bericht zur Erläuterung des geplanten Eisenbahnbaues beizugeben waren. Wenn sich das vorgelegte Projekt darnach als ausführbar erwies, so hatte das damals zuständige Handelsministerium die sogenannte Trassenrevision anzuordnen (diese wurde beim besprochenen Projekt am 28. Juni 1890 vorgenommen). Diese Revision wurde von einer jeweils ad hoc zusammengesetzten Kommission, der

u. a. Vertreter der Landesbehörden, der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen und der mitbeteiligten Gemeinden angehörten, vorgenommen. Ihre Aufgabe war, zu prüfen, ob das vorgeschlagene Bahnprojekt auch nach den Verhältnissen in der Natur ausführbar sei. Erst auf Grund der Ergebnisse der Trassenrevision entschied das Handelsministerium über die Zulässigkeit und Bauwürdigkeit der betreffenden Eisenbahn und konnte über die Bedingungen, unter denen eine Konzession erworben werden konnte, absprechen (im vorliegenden Falle war diese Entscheidung Gegenstand der letzten behördlichen Erledigung vom 14. Oktober 1890). Wurde die Konzession erteilt, so konnte die Bahnlinie im Detail in der Natur ausgesteckt werden und sodann die politische Begehung vorgenommen werden (§ 13 der genannten Verordnung). Deren Zweck war, einerseits den Umfang der notwendig werdenden Enteignung festzustellen, andererseits das Projekt vom Standpunkt der öffentlichen Interessen zu überprüfen. Nach erfolgter Begehung erteilte sodann das Handelsministerium den Baukonsens, der zum Beginn der tatsächlichen Bauarbeiten erforderlich war (§ 19 der genannten Verordnung).

Am 6. Mai 1889 überreichte nun Ing. Eduard Miller beim Handelsministerium ein Gesuch um Erteilung einer „Vorconcession für eine Localbahn gemischten Systems vom rechten Traunufer bei Ischl bis zur Dachsteinaussicht auf der Hütteneckalpe¹⁰“. Das Ministerium übersandte dieses Gesuch zunächst der ober-

⁹ Reichsgesetzblatt 1879, Nr. 19.

¹⁰ HMZl. 19.236/889, Gesuch liegt in HMZl. 36.469/889.

österreichischen Statthaltere¹¹ zur Erhebung der persönlichen Verhältnisse des Antragstellers und zur Beschaffung einer Übersichtskarte, aus welcher die geplante Linienausführung zu ersehen wäre.

Die oberösterreichische Statthaltere¹² führte diese Erhebungen durch und legte sodann mit Bericht vom 22. August 1889¹² das Gesuch Millers mit dem Bemerkten vor, daß nach ihrer Meinung keine Anstände gegen die Erteilung der Vorkonzession bestünden. Ihrem Berichte waren ein Bericht des Budapester Magistrates über die persönlichen Verhältnisse Millers und Äußerungen der Gemeindevorsteherung von Bad Ischl und der Bezirkshauptmannschaft Gmunden beigelegt, die sich jedoch in den Ministerialakten leider nicht erhalten haben. Dies ist deshalb zu bedauern, weil der Bericht des Budapester Magistrates die einzige eruierbare Quelle zur näheren Beurteilung der Person des Bauwerbers gewesen wäre.

Das Handelsministerium holte noch die Stellungnahme des Ministeriums des Inneren und des Reichskriegsministeriums ein, die aber gleichfalls keine Einwendungen gegen das Bahnprojekt erhoben, und erteilte sodann schließlich am 13. Oktober 1889

die erbetene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn gemischten Systems vom rechten Traunufer bei Ischl bis zur Dachsteinaussicht auf der Hütteneckalpe im Sinne des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854... auf die Dauer von sechs Monaten...

Ing. Miller begann sodann noch im Jahre 1889 an Ort und Stelle mit den erforderlichen Vermessungsarbeiten¹³, da er offensichtlich beabsichtigte, bereits im nächsten Jahre mit den Bauarbeiten zu beginnen. Wie aus einer Notiz im „Ischler

Wochenblatt“ vom 8. Dezember 1889 zu entnehmen ist, sollte

die Trace... von einem noch zu bestimmenden Punkte des rechten Traunufers über Reiterndorf längs der Perneckerstraße auf der östlichen Lehne des Brunnerberges (Groß- oder Hochleiten) geführt werden, übersetzt oberhalb der Rosa-Wasserfälle den Sulzbach und erreicht, an dem südwestlichen Abhange des Mitterberges emporsteigend, die Reinfalzalpe, um, in dem dort durch die Terrainverhältnisse vorgezeichneten Wege weitergeführt, auf der Hütteneckalpe zu enden.

Der ungenannte Verfasser berichtete weiters, daß die bisherigen Aufnahmen ein unerwartet günstiges Resultat ergeben hätten, da „der Bahnkörper ohne Zuhilfenahme großer kostspieliger Kunstbauten hergestellt werden kann“, und schloß sodann seinen Artikel mit den Worten:

Hoffentlich läßt das nächste Frühjahr nicht allzulange auf sich warten und ermöglichen die Witterungsverhältnisse eine baldige Wiederaufnahme der Arbeiten, sodaß die ursprüngliche Absicht des Herrn Concessionärs, noch im Herbste 1890 auf Hütteneck zu fahren, sich verwirklichen kann. Das Project begegnet der allgemeinen Sympathie in weitesten Kreisen und verdient seitens der heimischen Bevölkerung ganz gewiß jegliche Unterstützung als ein die localen Interessen namentlich förderndes Unternehmen.

Währenddessen war Ing. Miller bereits mit der Ausarbeitung eines Detailprojektes befaßt, nachdem ihm das Han-

¹¹ Vgl. dazu OÖSt. Zl. 7721/889, 9524/889, 10500/889 und 11771/889.

¹² Ausfertigung mit den (teilweise fehlenden) Beilagen in HMZl. 36.469/889.

¹³ Siehe OÖSt. Zl. 14.504/889 betreffend Beauftragung der Ing. Haas und Klein-Neusiedl mit den Bauarbeiten.

delsministerium am 17. März 1890¹⁴ die seinerzeit erteilte Frist um weitere drei Monate verlängert hatte. Schließlich legte Ing. Miller dem Handelsministerium ein Detailprojekt¹⁵ vor, welches zunächst eine Äußerung der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen einholte. In deren Äußerung vom 20. Mai 1890¹⁶ wird das Projekt als zur Ausführung geeignet bezeichnet und sodann ausgeführt:

Der Anfangspunkt der zirka 7,7 km langen Bahn ist am rechten Ufer des Traunflusses nächst der Eisenbahnbrücke projektiert und wird gelegentlich der Tracenrevision der Linie vom h. o. Vertreter zur Erörterung gebracht werden, ob nicht hiefür ein zweckmäßigerer, d. i. leichter zugänglicher Platz nächst einer der Straßenbrücken über die Traun substituiert werden könnte.

Sodann heißt es bezüglich der technischen Vorschläge im Detailprojekt:

Als Minimalradius der Bögen ist für beide Strecken 100 m projectiert. Gegen die obbezeichneten Anlageverhältnisse ist kein Anstand zu erheben, desgleichen erscheint auch die mit 3,5 m gewählte Breite des Unterbaukörpers im Damme entsprechend. Dagegen wird die nur mit 3,3 m projectierte Unterbaubreite im Einschnitte auf 3,5 m zu vergrößern sein, um für das Ausweichen einen genügenden Raum beiderseits des Zuges zu besitzen. Bezüglich des anzuwendenden Oberbausystems enthält der technische Bericht keine Angaben und soll einer Rücksprache mit den Projectanten zufolge für die Zahnradstrecke je nachdem nach zu eruiender Preisverhältnisse entweder die gewöhnliche Riggenschienen-Schiene oder die zweilamellige Abt'sche Zahnstange zur Ausführung gelangen.

Zur Finanzierung des Projektes bemerkte die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen:

Die mit 750.000 fl effectiv im Ganzen, das ist ca. 97.400 fl p. km. vorgeschlagenen Bau-

kosten enthalten keine Post für Intercalarzinsen und Reservefonds. Im Hinblick auf die in mehreren Punkten noch nicht ganz klar gestellte Ausführungsweise dieser Bahn wird vorerst in die Beurteilung der präliminierten Bausumme nicht eingegangen und bleibt die Herstellung einer entsprechenden Kostenziffer einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

Ing. Miller hatte bezüglich der Finanzierung einen Kapitalbedarf in der Höhe von 750.000 fl. errechnet, sein summarischer Kostenvoranschlag setzte sich aus folgenden Einzelpositionen zusammen¹⁷:

1. Vorarbeiten und Bauaufsicht	20.000,- fl
2. Grundeinlösung	25.000,- fl
3. Erdarbeiten	190.000,- fl
4. Nebenarbeiten, Stütz- und Futtermauern	60.000,- fl
5. Kunstbauten	55.000,- fl
6. Beschotterung und Oberbaulegen	45.000,- fl
7. Oberbau	150.000,- fl
8. Hochbau	50.000,- fl
9. Verschiedenes	25.000,- fl
10. Fahrpark	130.000,- fl

Im Hinblick auf diese Stellungnahme betraute das Handelsministerium mit Erlaß vom 4. Juni 1890¹⁸ die oberösterrei-

¹⁴ Der HM-Akt fehlt; siehe OÖSt. Zl. 4177/890.

¹⁵ Gesuch vom 30. März 1890, HMZl. 14.709/890; Detailprojekt samt Beilagen erliegen in HMZl. 30.328/890.

¹⁶ Im Akte HMZl. 14.709/890 enthalten.

¹⁷ Erledigung in HMZl. 14.709/890 = OÖSt. Zl. 8437/890.

¹⁸ „Im Anschlusse wird der k. k. Statthalterei das von dem Ingenieur Eduard Miller in Budapest mit der beiliegenden Eingabe vom 5. April d. J. vorgelegte generelle Project für eine Localbahn gemischten Systems vom rechten Traunufer bei Ischl bis zur Dachsteinaussicht auf der Hütteneck-Alpe mit der Aufforderung übermittelt, bezüglich dieses Projects im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der h. o. Verordnungen vom

chische Statthalterei mit der Vornahme der Trassenrevision.

Das Detailprojekt sah, wie sich aus dem technischen Bericht ergibt, die Ausführung einer Lokalbahn gemischten Systems mit einer Spurweite von 1 m vor. Es heißt sodann weiters¹⁹:

Dieselbe ist Adhäsionsbahn in einer Länge von 2.333 m und mit der Maximalsteigung von 22,67 ‰ und Zahnradbahn in einer Länge von 5.390 m mit 180 ‰ Maximalsteigung. Die Gesamtlänge beträgt demnach 7.723 m. Der Minimalradius wäre 75 m. Besonders zu bemerken wäre, daß sämtliche Haltestellen und der Rangirbahnhof in der Adhäsionsstrecke liegen, daher gewöhnliche Weichen und Kreuzungen genügen. Das von der Bahn zu durchschneidende Terrain besteht größtenteils aus Kalkstein, während an der Ostseite des Mittelberges Thonschiefer mit Mergel vorkommt, weshalb die Trace an der westlichen Lehne derselben geführt werden mußte, welche Linie allerdings länger ist, wobei jedoch Rutschungen vermieden werden. An Kunstbauten kommt nur ein einziges größeres Objekt über den Sulzbach bei Pfl. 40 + 33 vor; groß nicht durch die Spannweite, welche bloß 4 m beträgt, sondern durch die Höhe von 11 m. – Bahnhof ist bloß Einer in Aussicht genommen, und zwar bei Reitterndorf, woselbst die Beamtenwohnungen, Unterkünfte für das Personale, Locomotiv-Remise und Wasserstation projectiert sind. – Bei Ischl ist eine Haltestelle mit Wartehalle und Zimmer für einen Beamten nothwendig, jedoch keine Weiche. – Weiter befinden sich Haltestellen je 80 m lang bei Perneck und auf der Reinfalzalpe mit Doppelgeleise und je zwei Weichen. Den Endpunkt der Bahn bildet die Hütteneckalpe, woselbst ein Hotel errichtet wird. Die Haltestellen werden untereinander und mit dem Rangirbahnhof und Hotel telephonisch verbunden.

Die oberösterreichische Statthalterei setzte den Termin für die Trassenrevision auf den 28. Juni 1890 fest²⁰. Die kom-

missionelle Verhandlung fand im Sitzungssaal der Gemeinde statt²¹. Der Vertreter der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen schlug zu Beginn – wie schon oben bei Wiedergabe deren gutächtlicher Äußerung erwähnt – vor, den Ausgangspunkt näher an eine der bestehenden Brückenübersetzungen über die Traun zu verlegen, womit der Konzessionsbewerber einverstanden war. Von seiten der staatlichen Forstverwaltung (die projektierte Bahnlinie sollte auf ca. 5,25 km Länge durch staatlichen

29. Mai 1880, RGBl. Nr. 57 bzw. des § 3 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, RGBl. Nr. 19, die Tracenrevision einzuleiten. – Zu dieser commissionellen Amtshandlung werden sämtliche Interessenten und insbesondere auch Vertreter des Obersthofmeisteramtes Sr. k. und k. Apost. Majestät, sowie der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen und der Curvorsteherung Ischl beizuziehen sein. – Indem gleichzeitig die im § 7 Abs. 2 der citierten Verordnung vom 29. Mai 1880 bezeichneten Behelfe an die k. k. Bezirks-Hauptmannschaft in Gmunden übermittelt und von der obigen Anordnung des k. u. k. Reichskriegsministeriums das Obersthofmeisteramt Sr. k. u. k. Apost. Majestät, die k. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen, die k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen, sowie der Concessionswerber vorläufig in Kenntnis gesetzt werden, wird die k. k. Statthalterei aufgefordert, über das Ergebnis der aufgetragenen Amtshandlung unter Rückschluß der Communicate, sowie unter Vorlage des bezüglichen Commissionsprotocolls und einiger Abschriften desselben ehestens gutächtlichen Bericht zu erstatten. Wien, 4. Juni 1890, Der k. k. Handelsministeri: Marquis Bacquehem."

¹⁹ Aus dem von Ing. Miller verfaßten „Technischen Bericht“, Beilage zu HMZl. 30.328/890.

²⁰ OÖSt. Zl. 8437/890. Das Edikt wurde in der Nr. 76 des Amtsblattes zur Linzer Zeitung eingeschaltet.

²¹ Siehe das in Anm. 21 bezogene Edikt. Das bei dieser Gelegenheit aufgenommene Protokoll liegt im Original in OÖSt. Zl. 8786/890; in Reinschrift in HMZl. 30.328/890.

Waldbesitz geführt werden) wurde an sich kein Einwand gegen das Bahnprojekt erhoben, aber geltend gemacht:

Es ist selbstverständlich, daß durch die Führung jener Bahn und beziehungsweise nach Beendigung des Baues die Bringung der Forstprodukte in einzelnen Waldtheilen, so insbesondere im aerarischen Kufbergwalde, insofern erschwert wird, als das Holz, welches oberhalb der Bahntrace steht, nur mit großen Kosten zu Thale geliefert werden kann. Es wird daher das Begehren gestellt, daß auf jener Strecke geeignete Vorrichtungen, die die Bringung der Hölzer möglich machen, schon bei Anlage der Bahn auf Kosten der Unternehmung im Einvernehmen mit der Forstbehörde angelegt werden. Ferner verfolgt die Bahntrace in der St. G. Perneck, und zwar in den aerarischen Waldtheilen Mitterberg, Geigenthal und Eisenerz, dann Zwischenbergen, gegen Hütteneck zu, zum großen Theile einen bestehenden Holzfuhrweg, welcher im Winter zur Ablieferung der Forstproducte dient. Nachdem dieser Fuhrweg unbedingt erhalten werden muß, so müßte von Seiten der Unternehmung längs der Bahntrace ein geeigneter Abfuhrweg nach Angabe der Forstbehörde auf eigene Kosten erbaut werden. Es wird übrigens bemerkt, daß das k. k. Forstaerar gegen jede aus dem Titel der Holzlieferung oder aus einem anderen Grunde zugemutete Ersatzleistung von vornhinein Verwahrung eingelegt und wird auch das ausdrückliche Begehren gestellt, daß das k. k. Forstaerar von jeder dießfälligen Schadenersatzleistung freigesprochen und die Bahn zur Vornahme der zur eigenen Sicherung erforderlichen Uferschutz- und sonstigen Sicherungsbauten auf eigene Kosten ohne forstärarische Concurrenz verhalten werde.

Interessant ist die Stellungnahme der k. u. k. Hofjagdleitung. Obwohl die Ausübung der Jagd im staatlichen Waldbesitz dem Kaiser persönlich zustand und darauf verwiesen wurde, „daß durch die Führung der Bahn die Jagd in ihnen ge-

schädigt wird, weil ja das Wild erfahrungsgemäß in Folge der herrschenden Unruhe derartige Waldtheile verläßt“, wurde doch gegen die Ausführung der Bahn an sich gar kein Einwand erhoben, sondern lediglich ein Vorbehalt bezüglich allfälliger Ersatzansprüche gemacht. Auch der Vertreter der Salinenverwaltung erhob gegen die Ausführung des Bahnprojektes keinen Einwand, meinte aber, daß durch den Bahnbau und den Bahnbetrieb der Bergbau nicht beeinträchtigt werden dürfe. Schließlich stimmten auch die Vertreter der A. H. Privat- und Familienfonde, der Gemeinde Ischl und der Ischler Kuranstalten dem projektierten Bahnbau zu.

Abschließend heißt es im „Commissions-Gutachten“ über das Bahnprojekt:

1. Was die Äußerung des Vertreters der k. k. Forst- und Domänen-Direktion Gmunden anbelangt, so kann nicht verkannt werden, daß durch die Ausführung der projektierten Trace eine Erschwerung in der Bringung der Forstprodukte aus den ärarischen Waldungen stattfindet. Es wird jedoch Gegenstand der politischen Begehung sein, zu erwägen, auf welche Art und Weise dieser Erschwerung nach Tunlichkeit begegnet werden kann. Was die vom Vertreter des k. k. Forstaerars bezüglich der Ersatzleistung für Uferschutz und sonstige Sicherungsbauten gemachten Bemerkungen anbelangt, so werden die dießfalls bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung zu gelangen haben. Bezüglich der vom Vertreter der k. u. k. Hof-Jagdleitung gemachten Bemerkung, daß durch die projektierte Bahn der Werth der Allerhöchsten Jagdbarkeit sich bedeutend verringern werde, kommt zu erinnern, daß nach den gemachten Erfahrungen diese Befürchtung nicht begründet erscheint(!) und daß es Sache der Bauunternehmung sein wird, sich dießfalls mit der k. u. k. Hof-Jagdleitung abzufinden.

2. Die Anforderungen der Vertreter der k. k. Salinenärars erscheinen im Allgemeinen in den bestehenden Gesetzen begründet, es wird jedoch gleichfalls Sache der politischen Begehungscommission sein, in Erwägung zu ziehen, inwieweit den gestellten Anforderungen Rechnung zu tragen ist.

3. Rücksichtlich der vom Vertreter der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen gegenüber der Variante beim Ausgangspunkt der Localbahn in Ischl erhobenen Bedenken muß Nachfolgendes bemerkt werden: Was die Befürchtung einer nahen Berührung der beiden Bahnkörper anbelangt, so wird über die Berechtigung derselben zwar erst nach Vorlage des Detailprojectes ein endgiltiges Gutachten gefällt werden können. So weit jedoch die vorliegende Situation und die in derselben mit blauer Farbe eingezeichnete Variante ein Bild der künftigen Stationsanlage gibt, dürften die beiden Bahnkörper hinlänglich weit von einander entfernt sein. Was die beabsichtigte Erweiterung der bestehenden Station Ischl betrifft, so dürfte der Raum, welcher hiezu nach Angaben des Vertreters der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen in Aussicht genommen ist, ein kaum genügender sein, nachdem diese Fläche zwischen der bestehenden Eisenbahnbrücke und dem Tunnelle liegt, kaum eine Länge von 200 m hat und übrigens die Bahn dasselbst in einer starken Krümmung liegt. Andererseits wird eine Verlängerung der projektierten Stationsanlage der Localbahn in absehbarer Zeit überhaupt nicht notwendig werden. – Die Frage rücksichtlich einer Verlängerung oder Verlegung der Bahnhofsanlage der Staatsbahn kann überhaupt nicht Gegenstand der heutigen Verhandlung sein.

4. Gegen die in Verhandlung genommene projektierte Trace, sowie gegen die projektierten Stationen und Haltestellen wurde von keiner Seite eine Einwendung seitens der Interessenten erhoben und befürwortet demnach die Commission daß auf Basis dieser Verhandlungen und

des zuliegenden Projectes die Concessionsverhandlungen einzuleiten wären. Was die von dem Vertreter der k. k. Generalinspektion in Erörterung gebrachte Variante betrifft, so sind mit Ausnahme des Vertreters der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen alle sonstigen Interessenten mit derselben einverstanden und wird dieselbe auch seitens der Commission einstimmig befürwortet, zumal außer den bereits von der Commission vorstehend angegebenen Gründen die von Seite des bezeichneten Vertreters ausgesprochene Befürchtung von Signalstörungen nicht gerechtfertigt erscheint, nachdem die Concessionswerber die Herstellung einer Telephonleitung in Aussicht genommen haben.

Am 13. Juli 1890 berichtete auch das „Ischler Wochenblatt“ vom Ergebnis der Trassenrevision. Nach einer Schildung der Verhandlungen fährt der Bericht fort:

Mittlerweile ist mit dem Abstecken der genehmigten Linie bereits begonnen worden und sieht man in der Richtung gegen Perneck allenthalben weiße Stangen mit roth-weißen Fähnchen, welche die Trace markiren. Nachdem nun diese Bahnangelegenheit wieder um einen Schritt vorwärts gekommen ist, hoffen wir, daß noch diesen Herbst mit dem Baue begonnen werden könne. Was die Rentabilität anbelangt, so dieselbe zweifellos, wenn wir ähnliche, schon bestehende Bahnen in Österreich, von der Schweiz gar nicht zu sprechen, in Betracht ziehen, besonders bei dem durch die billigen Tarifsätze zu erwartenden großartigen Touristen-Verkehr, welcher durch den baldigen Ausbau der directen Linie Ischl–Salzburg noch bedeutend gesteigert werden wird. Wir betrachten es als selbstverständlich, daß die Gemeinde Ischl und die Nachbargemeinden das Unternehmen in jeder Richtung unterstützen und die später zur Zeichnung aufgelegten Papiere als vorzügliche Anlage gerne genommen werden.

Einen Tag zuvor war im Handelsministerium der Bericht der oberösterrei-

chischen Statthalterei vom 5. Juli 1890 über das Ergebnis der Trassenrevision eingelangt²². Das Ministerium holte zunächst eine Äußerung der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen ein.

In der Zwischenzeit erfolgte die Detailabsteckung der Bahntrasse, und Ing. Miller begann gleichzeitig sich um die Finanzierung seines Bahnprojektes zu bemühen. Auch hierüber informiert ein Bericht des „Ischler Wochenblattes“ vom 21. September 1890, in dem es u. a. heißt:

Bei dieser Bahn ist nun die Detailabsteckungsarbeit nahezu ganz beendet, so daß im Laufe des Winters die zur Vorlage bei der politischen Begehung nothwendigen Pläne fertig gemacht werden können. Die politische Begehungs-Commission dürfte im Anfang des nächsten Frühlings stattfinden, doch ist es nothwendig, gleichzeitig die finanzielle Frage zu regeln. Vor allem liegt es im Interesse der Gemeinde Ischl, das möglichste zur Realisierung des Projectes beizutragen, denn Ischl muß trachten, weil der Curort die aufgetauchte allseitige Concurrenz bestehen, den natürlichen Reizen auch künstliche hinzuzufügen (!). Nachdem aber Ischl leider nicht zu den wohlhabendsten Elite-Badorten gehört, so hat, wie wir vernehmen, der Concessionär Herr Ingenieur Miller folgenden Vorschlag gemacht, um es Ischl zu erleichtern, den finanziellen Grundstein zur Bahn legen zu können und dem Concessionär den weiteren Aufbau zu ermöglichen. Herr Ingenieur Miller will nämlich, daß die Gemeinde für 50.000 fl Aktien die fünfprocentige Zinsengarantie übernehme und weiter jährlich den ganz bescheidenen Betrag von 500 fl zum Ankaufe der 50.000 fl beitrage; mit dieser kleinen Summe wären Zins auf Zins gerechnet, die Actien in rund 50 Jahren reines Eigenthum der Gemeinde, welches spielend erworben worden wäre, und entfiel dann auch die Garantie. Nehmen wir nun an, daß es Jahre geben könnte, wo die Actien

blos vier Percent abwerfen würden, so hätte die Gemeinde dann ein Percent, das wären 500 fl zu decken; dieser Fall dürfte jedoch kaum eintreten, denn die Frequenz Ischls, besonders nach dem Ausbau der Ischl-Salzburger-Bahnverbindung und dem Zonentarif wird eine so ganz enorme werden, daß die Rentabilität der Bahn eine sehr gute sein wird. Abgesehen von dem neuen Anziehungspunkte der durch die Bahn geschaffen wird, und zur weiteren Wohlhabenheit beiträgt, bieten sich Ischl auch sehr günstige, directe materielle Vortheile; so dürfte sich an Bezahlung während der Betriebszeit jährlich an die Leitung, Beamte, Bahnerhaltung, Maschinisten, Conducteurs, Heizer gewiß ein Betrag von 5 bis 6.000 fl, als nöthig herausstellen, welche Summe in Ischl circulirt und den hiesigen Gewerbetreibenden zugute kommt. Von ganz besonderer Wichtigkeit ist aber für die Bevölkerung während der Bauzeit das Circulieren von ungefähr 200.000 fl, wovon ein großer Theil auf die Verwendung von Fuhrwerken entfällt, da große Einschnitte zu bewältigen sind. Selbst wenn nicht der ganze Bau durch einheimische Kräfte ausgeführt werden könnte, so bleibt nahezu der ganze Betrag hier, da sich bekanntlich Bahnarbeiter meist nichts, oder nur sehr wenig ersparen.

Währenddessen erstattete am 26. September 1890 die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen ihr Gutachten²³. Darnach wurde weder gegen die Trassenführung noch gegen die projektierten Stationen und Haltestellen ein Einwand erhoben. Mit Erlaß vom 14. Oktober 1890²⁴ verständigte das Handelsministerium Ing. Miller, daß mit

²² OÖSt. Zl. 8786/890 = HMZl. 30.328/890.

²³ Im Akte HMZl. 30.328/890.

²⁴ Enderledigung im Akte HMZl. 30.328/890; von der an Ing. Eduard Miller ergehenden Erledigung wurden auch die oberösterreichische Statthalterei (OÖSt. Zl. 15.342/890) und der Ministerpräsident Graf Taaffe verständigt.

Rücksicht auf das günstige Ergebnis der Trassenrevision die Trassenführung der projektierten Lokalbahn unter folgenden „Bemerkungen“ genehmigt werde:

Der Ausarbeitung des Detailprojectes wird das der Trassenrevision unterzogene generelle Project, von welchem ein Exemplar im Anschlusse zurückfolgt, zu Grunde zu legen und die Seitens der Interessenten gewünschte, auch von der Commission zur Ausführung beantragte, in dem Projecte blau eingezeichnete Variante bei km 0 bis 0,1 auszuführen sein, zumal die hiedurch erzielte Verlegung der Zugförderungsanlage aus km 0,6 in die Ausgangsstation Ischl zweckentsprechender erscheint und laut einer anher gelangten Mittheilung der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen, auch von der letzteren dagegen kein Anstand erhoben wird. – Ich werde sohin keinen Anstand nehmen, wegen Feststellung der Bedingungen der eventuellen Concessionsertheilung für die projectirte Bahn mit Ew. Wohlgeboren die Verhandlungen einzuleiten, sobald Ew. Wohlgeboren in der Lage sein werden, bezüglich der Sicherstellung der Kapitalbeschaffung für dieses Unternehmen bestimmte Anträge zu stellen resp. ausreichende Nachweisungen zu liefern. – Ich stelle es sonach Ew. Wohlgeboren anheim, gegebenenfalls zum Zwecke der vorgedachten Amtshandlung sich im Handelsministerium persönlich einzufinden, oder bevollmächtigte Vertreter dahin zu entsenden. Wegen des Zeitpunktes der pflegenden Verhandlung wird sohin mit dem ho. Departement VII im kurzen Wege das Einvernehmen zu pflegen sein.

Nachdem dem Bahnprojekt somit in technisch-rechtlicher Beziehung keine Hindernisse mehr entgegenstanden, mußte der Projektant versuchen, die Finanzierung sicherzustellen. Über Einzelheiten von Finanzierungsversuchen war außer der Kontaktaufnahme des Ing. Miller mit der Gemeinde Ischl nichts zu

eruiieren; an diese wandte er sich brieflich und schlug u. a. vor²⁵:

Die Gemeinde Ischl beteiligt sich erstens durch eine zu leistende Garantie von fünf Prozent für 50.000 fl. Nominalactien der zu erbauenden Hütteneckalpe-Bahn. Zweitens zahlt die Gemeinde pro Jahr je 500 fl zur Erwerbung genannter 50.000 fl. Actien, welche nach einem Verlaufe von 50 Jahren in das Eigentum der Gemeinde Ischl übergehen, worauf dann die Zinsengarantie aufhört. Die Gemeinde kommt demnach durch Gesamteinzahlung der 50 mal 500 fl, das ist gleich 25.000 fl in den Besitz der Actien im Nominalwerth von 50.000 fl. Dies ist nur deshalb möglich, weil die jeweilig einzuzahlenden 500 fl mit Zins auf Zinsen gerechnet werden... Als Basis für die künftige Bausumme gilt die vom Hohen k. k. Handelsministerium zu genehmigende Pauschalsumme, von welcher dem entsprechenden Usus zwei Fünftel Stammactien, drei Fünftel Prioritätsactien ausgegeben werden. Die Verpflichtung der geehrten Gemeinde kann natürlich erst nach erfolgter politischer Begehung und vom Tage der definitiven Concessionierung, welche von Seiten des Hohen k. k. Handelsministerium nicht früher erfolgt, bevor das Baucapital nachgewiesen ist, von der Unternehmung der Ischl-Hütteneckalpe-Bahn in Anspruch genommen werden.

Die Gemeinde beriet über diese Vorschläge am 8. und 15. Oktober 1890, wobei zunächst ein Komitee zur Aufnahme von Verhandlungen mit Ing. Miller gewählt wurde²⁶. Wie sich aus den Beratungsprotokollen ergibt, bestand im gemeinderätlichen Ausschuß kein prinzipieller Einwand gegen das Bahnprojekt,

²⁵ Zitiert nach dem Gemeinderatsbeschluß vom 8. Oktober 1890 im Archiv der Stadtgemeinde Bad Ischl.

²⁶ Dem Komitee gehörten neben dem Bürgermeister Franz Koch die Gemeinderäte Kanonikus Weinmayr und Petter an.

doch bezweifelten zwei Ausschußmitglieder²⁷ die Rentabilität der Bahn, indem sie ausführten, daß durch das auf der Hütteneckalpe geplante Hotel andere Restaurationen einen Verdienstentgang erlitten. Ein anderes Ausschußmitglied²⁸ begehrte eine andere Trassierung, da die jetzige Linie durch viele ganz kleine Grundstücke gehe, wodurch diese noch mehr verkleinert würden und dadurch die Bewirtschaftung fast unmöglich gemacht würde.

Am 15. Oktober 1890 berichtete sodann der Bürgermeister über das Ergebnis der Verhandlungen mit Ing. Miller und führte u. a. aus, dieser habe mitgeteilt, daß

die Kosten der Bahn sammt den zu erbauenden Hotel 750.000 fl, also die Verzinsung 35.000 fl und die jährlichen Betriebskosten 15.000 fl betragen werden, daher mit Amortisation etc. ca. 60.000 fl jährlicher Auslagen erwachsen dürften. Die Einnahme würde nach den angenommenen 45 vollen Betriebstagen bei einem Fahrpreis von 3 fl für die Hin- und Rückfahrt und einer Tagesfrequenz von 500 Personen den Betrag von 60.000 fl ergeben, also gerade Regie-Zinsen gedeckt erscheinen.

Dazu bemerkte der Bürgermeister: „Da jedoch bei dieser Zusammenstellung ein Erträgnis Bahn etwas unsicher erscheint, so sei das Comité zu dem Schlusse gelangt, daß es zu einer Garantieleistung der Gemeinde nicht einrathen koenne, obwohl es von der Wichtigkeit dieser Bahn für Ischl überzeugt sei, um so mehr, als Österreich so wenig Höhenhotels aufzuweisen habe.“

In der anschließenden Diskussion erklärten die Ausschußmitglieder, daß die Bahn jedenfalls gebaut werden sollte. So äußerte sich der Gemeinderat Kuhn, der Ausschuß möge es sich gut überlegen,

bevor er abstimme, damit nicht etwa die Ausführung der Bahn durch einen voreiligen Beschluß ganz unmöglich gemacht werde. Wir sind Curortsvertreter, und haben als solche die Pflicht, die Hebung des Curortes stets im Auge zu behalten, und dürfen umso weniger erlahmen, als in den letzten Jahren ohnehin eher ein Zurückgehen des Curortes zu bemerken war. Da nun aber die Schaffung der projektierten Bergbahn geeignet ist, das Interesse für Ischl wieder zu heben, darf die Gemeinde nicht unterlassen, das Unternehmen mit allen Mitteln zu fördern.

Demgegenüber erklärte Gemeinderat Wiesinger, es müsse erst Klarheit über die Geldbeschaffung bestehen. Er sagte, *er sei mit Herrn Kuhn Wort für Wort einverstanden, nur möge Herr Kuhn auch bekannt geben, auf welche Weise er sich die Geldbeschaffung denke, ob er vielleicht an die Möglichkeit gedacht habe, die Gemeindeumlage zu erhöhen? Er bringe dem Bahnprojekt vollste Sympathie entgegen, aber er wolle nicht, daß sich die Gemeinde kopfüber in ein Unternehmen stürze. Die Mittel der Gemeinde seien so knapp, daß für Dinge, die über die gewöhnlichen Verwaltungskosten hinausgehen, absolut kein Geld vorhanden sei, und solange er die Ehre habe, Mitglied des Finanzcomités zu sein, erachte er es für seine Pflicht, gegen jede neue Belastung zu sprechen, bevor man nicht über die Bedeckung im Reinen ist.*

Der Gemeindeausschuß einigte sich schließlich darauf, dem Projektanten die Hälfte der gewünschten Summe anzubieten, während die restliche Summe von den drei Instituten Wirerstiftung, Kurfonds und Ischler Sparkasse aufgebracht werden sollte, deren Befragung der Bürgermeister übernehmen wollte²⁹.

²⁷ Gemeinderäte Ganslmayr und Jocher.

²⁸ Gemeinderat Rothauer.

²⁹ Aktenstücke haben sich über diese Befragung nicht erhalten.

Über das weitere Schicksal des Bahnprojektes findet sich späterhin lediglich ein Aktenstück³⁰; eine Eingabe des Ing. Miller an das Handelsministerium vom 28. Juni 1893, in dem dieser um Bewilligung einer Projektänderung (Umstellung auf elektrischen Betrieb, Ausführung mit einer Spurweite von 76 cm an Stelle der früheren Spurweite von 1 m) ansuchte. Weiters heißt es dort: „Bis nun ist es... nicht gelungen, die Finanzierung der projectierten Dampf-Zahnrad-Bahn durchzuführen...“

Es ist damit klar, daß die Ausführung der Bahnpläne an der Unmöglichkeit ihrer Finanzierung scheiterte. Man kann dabei gar nicht sagen, daß etwa die Ausführung an der Haltung der Gemeinde scheiterte, zumal auch trotz entsprechender Recherchen³¹ nicht feststellbar war, welche Haltung Kurfonds, Wirerstiftung und Ischler Sparkasse zur Anfrage des Bürgermeisters einnahmen. Freilich ist auch denkbar, daß die mangelnde Finanzierungsbereitschaft auf andere Ursachen zurückzuführen ist; etwa wenn man sich vergegenwärtigt, daß die Bahn durch ein persönliches Jagdgebiet des Kaisers führen sollte. Allerdings fehlt es für solche Einflüsse oder Annahmen an jedem aktenmäßigen oder gar literarischen Anhaltspunkt.

So unterblieb die Ausführung dieses Bahnprojektes, während sich die weiteren Schicksale des Ing. Miller im Dunkeln verlieren. Ob man es bedauern soll, daß diese Bahn ungebaut blieb, kann man schwer entscheiden; einerseits wäre heute die Bahn – wie jene auf den Schafberg – eine echte Fremdenverkehrsattraktion, andererseits hätten sie und der projektierte Hotelbau auf der Hütteneckalpe ein Stück Natur mehr zerstört.

Quellenverzeichnis

Das Bahnprojekt wurde – soviel zu sehen ist gerade bis jetzt nur von *Prohaska* (Geschichte des Badeortes Bad Ischl 1823–1923. Linz 1924. S. 55) erwähnt. Er benutzte die „Ischler Woche“, das Gemeinderatsprotokoll vom 8. Oktober 1890, nicht aber die in Anm. 7 erwähnten Quellen.

I. Im Verkehrsarchiv erliegen folgende einschlägige Akten des Handelsministeriums:

19.236/889 – Ing. Miller beantragt Vorkonzession für Hütteneck-Eisenbahn.

36.469/889 – Bericht der oö. Statthalterei.

14.709/890 – Ing. Miller beantragt unter Vorlage des Detailprojektes die Anordnung der Trassenrevision.

30.328/890 – Bericht der oö. Statthalterei über die Trassenrevision (in diesem Akte erliegt das Detailprojekt samt allen Plänen und Unterlagen).

34.615/890 – Ministerpräsident Graf Taaffe wg. Benennung der Eisenbahn als Erzherzogin-Marie-Valerie-Eisenbahn.

39.337/890 – oö. Statthalterei legt ergänzende Stellungnahme der Hofjagdleitung vor (die letzten drei HMZl. bilden ein einziges, im übrigen gemeinsam erledigtes Aktenkonvolut).

50.558/890 – Einsichtsakt Zl. 4683/890 des Ministeriums des Inneren wegen Namensgebung der Bahn.

34.199/893 – Ing. Miller wegen allfälliger Elektrifizierung der Eisenbahn.

II. Im OÖ. Landesarchiv liegt gleichfalls ein Konvolut Akten der ehemaligen oö. Statthalterei, bestehend aus folgenden Aktenstücken:

7721/889 – Handelsministerium wegen Erhebung der persönlichen Verhältnisse des Ing. Miller (= Erledigung in HMZl. 19.236/889).

9524/889 – Ing. Miller legt Karte des Bahnprojektes vor.

10.500/889 – Magistrat Budapest berichtet über persönliche Verhältnisse Millers (ursprünglich dem Handelsministerium vorgelegt, in HMZl. 36.469/889 jedoch nicht mehr vorhanden).

11.771/889 – Bezirkshauptmannschaft Gmunden berichtet über das Bahnprojekt; Bericht

³⁰ HMZl. 34.199/893.

³¹ Bei der Sparkasse Bad Ischl konnten keine Unterlagen über das Bahnprojekt aufgefunden werden.

der Statthalterei an das Handelsministerium (= HMZl. 36.469/889).

14.504/889 – Ing. Miller zeigt an, daß mit den Vorarbeiten die Ing. Haas und Klein-Neusiedl be-
traut wurden.

4177/890 – Handelsministerium bewilligt die
Verlängerung der Frist zur Durchführung der Vor-
arbeiten (der korrespondierende Akt des Handels-
ministeriums ist im Verkehrsarchiv nicht mehr
vorhanden).

8437/890 – Handelsministerium erteilt Auf-
trag zur Trassenrevision (= Erledigung in HMZl.
14.709/890).

8454/890 – Bezirkshauptmannschaft Gmun-
den berichtet über Kundmachung des Lokaltermi-
ns.

8786/890 – Bericht der oö. Statthalterei be-
treffend Vornahme der Trassenrevision (= HMZl.
30.328/890); mit dem Original des Kommissions-
protokolls.

10.058, 10.282/890 – Reiserechnungen.

13.385/890 – Eingabe der Hofjagdleitung, ur-
schriftlich dem Handelsministerium vorgelegt
(= HMZl. 39.337/890).

15.342/890 – Handelsministerium genehmigt
Trassenführung (= HMZl. 30.328/890).

III. Im Stadtarchiv Bad Ischl findet sich ein
Faszikel (Bd. 1 der Generalakten) mit der Bezeich-
nung „Eisenbahnkorrespondenz Ischl – Salzburg,
Schafberg, Hütteneck etc.“ und der mit Blaustift ge-
schriebenen Jahreszahl 1886. Der Faszikel hat kei-
ne spezielle Ordnung; die Briefe, Aufzeichnungen
usw. haben teilweise privaten Charakter, tragen
keine Protokollzahl oder Eingangsvermerke und
sind zum größten Teil an den Bürgermeister per-
sönlich gerichtet. Es findet sich lediglich ein einzi-
ges, undatiertes Schreiben des Ing. Miller, dessen
Erledigung aus den Unterlagen nicht ersichtlich ist.
Aus den Exhibitenprotokollen und Repertorien
der Jahre 1889–1891 findet sich lediglich im Jahre
1890 eine einzige Angabe:

2812/890 Miller, Bauunternehmen, ersucht
um Zeichnung von Stamm-Actien.

Im Protokollbuch ist keine Erledigung ausge-
tragen; die Suche nach dem Akt blieb erfolglos. –
Die Gemeinderatsausschuß-Protokolle sind in ei-
genen Büchern abgebunden. Mit der Hütteneck-
alpe-Eisenbahn befassen sich die zwei Sitzungen
vom 8. und 15. Oktober 1890. Späterhin finden
sich in den Protokollen keine Hinweise mehr.