

HISTORISCHES
JAHRBUCH
DER
STADT LINZ

1 9 5 9



LINZ 1959

Herausgegeben von der Stadt Linz / Stadtarchiv

4 132

INHALT

	Seite
Abkürzungen	7
Verzeichnis der Mitarbeiter	8
Vorwort des Bürgermeisters	9

A U F S Ä T Z E :

Hans-Heinrich V a n g e r o w (Geisenfeld/Ilm, Bayern): Die Isarflößer und ihre Fernverbindungen nach Österreich zwischen 1318 und 1568 (Tafel I, 3 Falttabellen)	11
---	----

Gerhard W i n n e r (Wien): „Adeliger Stand und bürgerliche Hantierung“	57
--	----

Hans C o m m e n d a (Linz): Des alten Linzer Handwerks Recht und Gewohnheit (Tafeln II—XIII)	93
--	----

Ernst N e w e k l o w s k y (Linz): Die Linzer Schiffmeisterfamilie Scheibenbogen (1 Stammtafel und 1 Verwandtschaftstafel)	199
---	-----

Gilbert T r a t h n i g g (Wels): Welser Bahnbauten und Bahnbauprojekte in Konkurrenz zu Linz (Tafeln XIV—XVII, 1 Plan)	217
---	-----

Otto C h r i s t l (Linz): Fünf Jahrzehnte Linzer Circusgeschichte 1900—1950 (Tafeln XVIII—XXIX) .	247
---	-----

K L E I N E M I T T E I L U N G E N :

Franz G a l l (Wien): Johann Pruelmair und Johann Hueber	363
---	-----

Arnold H u t t m a n n (Kronstadt): Zur Tätigkeit des Linzer Buchdruckers Marcus Pistorius in Siebenbürgen .	367
---	-----

Ernst N e w e k l o w s k y (Linz): Bausteine zu einer Geschichte der Donau bei Linz und ihrer Schifffahrt . . .	376
---	-----

Georg W a c h a (Linz): Stift Lambach und Linz	384
---	-----

Karl M. Klier (Wien): Der graphische Schmuck der älteren Linzer Liedflugblätter (Tafeln XXX—XLI)	416
--	-----

Ernst Topitz (Wien): Der Meteorologe Julius Hann (1839—1921)	431
---	-----

Stefan Török (Wien): Die Stellungnahme des Linzer Gemeinderates von 1870/71 zum Dogma von der Unfehlbarkeit des Papstes	445
---	-----

MISZELLEN:

Literaturhinweise

Josef Janáček, Dějiny obchodu v předbělohorské Praze [= Geschichte des Prager Handels in der Zeit vor der Schlacht auf dem Weißen Berge] (Georg Wacha, Linz)	451
--	-----

Othmar Wessely, Artikel „Linz“ in: Die Musik in Geschichte und Gegenwart (Georg Wacha, Linz)	451
---	-----

Linzbezogene Funde

Die Balkendecke des ehemaligen Knabenseminars Hofgasse 11 (Georg Wacha, Linz, 2 Übersichtsseiten, Tafeln XLII—XLV)	452
---	-----

Stadtarchiv, laufende Arbeiten

Die Linzer Personenstandskartei (Georg Grüll, Linz)	460
---	-----

Wissenschaftliche Arbeiten

Volkskunde der Stadt Linz (Hans Commenda, Linz)	461
---	-----

GILBERT TRATHNIGG:

WELSER BAHNBAUTEN UND BAHNBAUPROJEKTE IN KONKURRENZ ZU LINZ

Nicht nur aus der geographischen Lage, sondern auch aus der geschichtlichen Entwicklung heraus gibt es für Linz und Wels viel Verbindendes. Die Sorge um den Lebensraum hat beide Städte aber auch immer wieder zu Gegnern gemacht.

Die Geschichte der Linzer und Welser Bahnbauten bzw. Bahnbauprojekte ist ein solches Kapitel aus der Geschichte der beiden Städte. Hier soll ein Ausschnitt daraus, die Geschichte der Welser Bahnbauten und Bahnbauprojekte, vorgelegt werden. Die naheliegende Frage, ob beide Teile nicht besser abgeschnitten hätten, wenn sie gemeinsam vorgegangen wären, wird nicht berührt, denn wir können heute nicht mehr feststellen, was in einem solchen Fall möglich gewesen wäre.

Um beiden Teilen gerecht zu werden, muß man berücksichtigen, daß Wels seine Stellung im Wirtschaftsleben Oberösterreichs behaupten und ausbauen wollte. Linz war wohl schon längst die Hauptstadt Oberösterreichs, aber es hatte weder an Größe und Bevölkerungszahl noch an wirtschaftlicher Bedeutung die Stellung, die es heute einnimmt. Es war erst am Wege dorthin und bemühte sich, für eine Hebung seines Ansehens alle damals möglichen Voraussetzungen zu schaffen. Damit war es unvermeidbar, daß die Interessen beider Städte aufeinanderprallten.

I

In römischer Zeit liegt Wels im Straßenschnittpunkt der beiden wichtigsten Fernstraßen, der Nordsüdverbindung Ovilava — Pyhrnpaß — Virunum — Aquileia und der Ostwestverbindung, die über Carnuntum — Lauriacum — Ovilava nach Juvavum und von dort nach Westen führte. Von Wels führte auch die Limesstraße über Joviacum nach Stanacum und Boiodurum. Diese Verkehrslage entspricht im wesentlichen dem Straßennetz, das noch Pillwein in den Dreißigerjahren des vorigen Jahrhunderts schilderte. Die

Ostwest-Poststraße führte damals auch von Enns über Wels nach Salzburg, wobei Linz auf der kürzeren Strecke umfahren wurde. Die Hauptverbindung in das Kremstal führte von Wels über Ried nach Kirchdorf und von dort zum Pyhrnpaß, eine Abzweigung führte über Kremsmünster nach Steyr.

Die alte Poststraße von Wels über die Scharten nach Eferding und von dort über Peuerbach nach Schärding und Passau entspricht wohl funktionsmäßig der Limesstraße, doch ist es fraglich, wie weit sie ihrem Verlauf folgte, da man diesen nur von Wels über die Scharten nach Eferding und von dort aus nach Schlögen einigermaßen festlegen kann.

Natürlich wurde das Verkehrsnetz in römischer und nachrömischer Zeit durch Straßen zweiter Ordnung verstärkt. So ist die bei Lambach abzweigende römerzeitliche Straße nach Gmunden und Hallstatt, der auch eine neuzeitliche mit ähnlichem Verlauf am rechten Traunufer entspricht, von großer wirtschaftlicher Bedeutung gewesen. Es würde aber zu weit führen die zuletzt von Jandaurek¹ und Noll² behandelten Fragen neu aufzurollen, weil es noch nicht möglich ist, wirklich sichere Straßenverläufe festzustellen und ein eventuelles Ergebnis in unserem Zusammenhang wenig förderlich wäre. Es seien daher nur noch die beiden Kommerzialstraßen Wels—Geisenheim—Grieskirchen und die in Lambach abzweigende Straße nach Ried genannt³.

Eine wesentliche Verbesserung der Verkehrslage wurde durch die Pferdeisenbahn Budweis—Linz—Wels—Gmunden (1836) erzielt, die später in eine Dampfbahn umgebaut wurde. Sie wurde durch den Bau der Westbahn (Linz—Salzburg, 1860) und durch die Strecke St. Valentin—Freistadt—Oberhaid (1870) bzw. Linz—Gaisbach (1873) ersetzt. 1861 wurde auch die Strecke Wels—Passau dem Verkehr übergeben. Die neuen Verkehrsmöglichkeiten überschritten sich zunächst mit den älteren Verkehrseinrichtungen, wie Post und Botenwesen, die vorzüglich den kleineren Lastenverkehr besorgten, und mit den Ferntransporten, die von Lastfuhrwerken bestritten wurden. Das Bild des Botenwesens⁴, wie wir es aus der Zeit um 1870 kennen, ist bereits durch den Bahnverkehr gegenüber der älteren Zeit verschoben, läßt aber den Altzustand noch erkennen.

Täglich kamen Boten von Gallspach, Linz und Steinhaus.

Dreimal in der Woche von Kremsmünster.

Zweimal in der Woche (meist Mittwoch und Samstag) von Buchkirchen (2), Eferding, Gunskirchen, Holzhausen, Kematen bei Pichl, Kirchdorf (2), Kremsmünster, Lambach, Marchtrenk, Offenhausen, Pettenbach, Pichl, Schmidling, Steinerkirchen bei Grieskirchen, Steyr, Thalheim und Weißkirchen.

Nur an Samstagen kamen Boten von Achleiten, Alkoven, Aschach, Buchberg, Ebelsberg, Eberschwang (2), Eberstallzell (2), Eferding, Eggendorf (2), Feyregg,

Fischlham, Frankenburg, Gallspach, Gaspoltshofen, Gmunden, Grieskirchen, Grünau (2), Haag (2), Hall, Hofkirchen, Innersee, Kammer, Kematen bei Neu-hofen, Kirchdorf (2), Kremsmünster, Lambach (2), Mondsee, Neubau, Neu-hofen, Neukirchen am Wald, Neumarkt bei Grieskirchen, Niederthalheim bei Schwanen-stadt, Oftering, Peuerbach, Pollham bei Grieskirchen, Ried im Innkreis (2), Ried im Traunkreis, Riedau, Scharnstein (2), Schlierbach (2), Schwanenstadt (3), Sierning (2), Steinbach bei Steyr, Steinerkirchen im Traunkreis, St. Marienkirchen (3), Viechtwang, Vorchdorf (3), Vöcklabruck, Waizenkirchen, Wartberg (2), Wimsbach, Wolfsegg.

Dazu kam noch ein Botenverkehr zu verschiedenen Orten, der von Boten mit anderen Heimatstandorten betrieben wurde. Von den bereits angeführten Orten wurden noch durch solche beliefert:

Buchkirchen (2), Eberstallzell, Eferding, Fischlham, Gmunden (2), Grieskirchen (4), Haag (2), Hall (2), Kematen bei Pichl (2), Kematen bei Neu-hofen, Kremsmünster (2), Lambach (10), Neubau (3), Neumarkt bei Grieskirchen, Pettenbach (27), Pichl (2), Ried im Innkreis (2), Scharnstein (2), Schwanenstadt (4), Sierning, Steinerkirchen bei Grieskirchen, Steyr, St. Marienkirchen, Vöcklabruck, Wimsbach.

Zusätzlich belieferten sie noch: Abtsdorf, Aichkirchen, Andrichsfurth, Attersee, Attnang, Bachmanning, Breitwiesen, Dirnbach, Grasendorf (2), Grünburg, Haiding (3), Heiligenberg, Irnharting, Katzbach, Kogl, Klaus, Krenglbach, Laa-kirchen, Liezen, Meggenhofen, Micheldorf (2), Nußdorf, Oberrohr, Oberwang, Pfarrkirchen, Pötting, Raab, Roithen, Scharn, Schleißheim, Schörfling, Seewalchen, Sipbachzell, Sierninghofen (2), Spital am Pyhrn, Stadl, Strinzling, St. Georgen im Attergau (2), Taiskirchen, Talgau, Taufkirchen (2), Timelkam, Tumeltsham, Unterach, Unterrohr, Voitsdorf (5), Wallern (6), Weibern (2), Weyregg, Windischgarsten.

Von den Orten mit direktem Botenverkehr sind bis 1950⁵ weggefallen: Abtsdorf, Alkoven, Andrichsfurt, Attersee, Breitwiesen, Buchkirchen, Dirnbach, Ebelsberg, Eberschwang, Feyregg, Gaspoltshofen, Großendorf, Haiding, Heiligenberg, Innersee, Katzbach, Kogl, Klaus, Laa-kirchen, Liezen, Marchtrenk, Micheldorf, Neumarkt bei Grieskirchen, Nußdorf, Oberrohr, Oberwang, Pfarrkirchen, Pollham, Pötting, Raab, Riedau, Roitham, Scharnstein, Schlierbach, Sipbachzell, Schleißheim, Schörfling, Schmidling, Seewalchen, Spital am Pyhrn, Steinbach bei Steyr, Steinhaus, Steinerkirchen, Taiskirchen, Talgau, Taufkirchen, Tumeltsham, Unterach, Unterrohr, Viechtwang, Wallern, Wimsbach, Windischgarsten und Wolfsegg. Sie werden zum Teil noch durch Nachbarorte oder durchfahrende Boten versorgt.

Dafür sind aber neu bis zu diesem Zeitpunkt dazugekommen: Adlwang, Arndorf, Ansfelden, Blindenmarkt, Braunau, Kirchham, Lamprecht, Loimbach, Losensteinleiten, Molln, Neumarkt, Köstendorf, Pennewang, Pucking, St. Thomas bei Waizenkirchen und Spieldorf.

Zieht man den Ausbau der Bahnen und den privaten Autoverkehr bzw. das Fahren mit Traktoren in Betracht, dann ist der Schwund an Orten,

die für Botenverkehr Bedarf haben, sehr gering und wird durch den Zuwachs von anderen Orten zum Teil wieder wettgemacht. Erstaunlich ist, wie sich der Einzugsbereich von Pendlern⁶ nach dem Stand von 1955 mit dem Hauptgebiet des Botenverkehrs deckt. Sie kommen aus den Gemeinden Aichkirchen, Allhaming, Bachmaning, Buchkirchen, Eberstallzell, Eggen-dorf, Fischlham, Gunskirchen, Kematen bei Pichl, Krenglbach, Lambach, Marchtrenk, Meggenhofen, Neukirchen, Offenhausen, Pennewang, Pichl, Ried im Traunkreis, St. Georgen bei Grieskirchen, St. Marienkirchen, Sattledt, Schallerbach, Scharten, Schleißheim, Stadl-Paura, Steinerkirchen, Steinhaus, Taufkirchen, Thalheim, Wallern, Weißkirchen und Wimsbach nach Wels.

Der Versuch, den Wirtschaftsraum einer Stadt mit Hilfe einiger Kriterien abzugrenzen, ist natürlich nicht möglich. In der Vergangenheit und in der Gegenwart tritt neben den Botenverkehr der Warentransport mit Frächtern oder mit eigenen Transportmitteln. Seit Bestehen der Bahnen ist auch die Eisenbahnfracht von großer Bedeutung. Um diesen Bereich abzu-stecken, müßten nicht nur die Orte, sondern auch die jährlichen Waren-mengen bekannt sein. Dies ist aus verschiedenen Gründen nicht möglich. Der Großhandel und die Industrien, die über den engeren Lebensraum hin-ausliefern, sind also unberücksichtigt geblieben.

Wesentlich erscheint mir die Tatsache, daß der Autobusverkehr, der sich seit den Zwanzigerjahren neben dem Bahnverkehr entwickelte, die ein-seitige Betonung von einzelnen Verkehrslinien aufgehoben hat. Wenn auch bei der Festlegung der Linien, die von einem Ort ausgehen, verschiedene Gesichtspunkte mitgespielt haben, so ist doch nicht zu verkennen, daß der Umkreis der direkten Linien im allgemeinen ein gutes Bild der Verkehrs-bedürfnisse gibt, die innerhalb des engeren wirtschaftlichen Lebensraumes einer Stadt bestehen. Seine weitgehende Übereinstimmung mit dem alten Botennetz ist nicht zu übersehen.

Ohne die Zwischenstationen anzuführen, seien nur die Endpunkte der von Wels ausgehenden bzw. Wels berührenden Autobuslinien angeführt: Aschach, Bad Hall, Bad Ischl, Bad Neydharting, Braunau, Dietlgut, Eberstallzell, Eferding, Eggendorf, Gallspach, Grünau, Gunskirchen, Haag am Hausruck, Kematen bei Wels, Kremsmünster, Lambach, Linz, Meggenhofen, Mondsee, Neuhausen an der Krems, Offenhausen, Pennewang, Puchberg, St. Marienkirchen, Scharten, Salz-burg, Sipbachzell, Steinerkirchen an der Traun, Steyr, Vöcklabruck, Vorchdorf und Wien.

Die Traun spielte in älterer Zeit als Verkehrsweg eine bedeutende Rolle. Sie ist natürlich für Wels keineswegs von der Bedeutung wie etwa die Donau für Linz. Trotzdem war sie für Wels in der Zeit, in der das Stapel-

recht für Holz, das auf der Traun heruntergebracht wurde, in Geltung war, von ganz wesentlicher Bedeutung. Heute ist sie als Verkehrsweg vollkommen abzuschreiben.

II

1834 wurde die Pferdeeisenbahn Budweis—Linz—Wels—Gmunden⁷ erbaut, die neben dem Personenverkehr auch dem wichtigen Salzverkehr diente. 1855 begann sie sich auf den Betrieb mit Dampflokomotiven umzustellen. Sie verlor ihre Bedeutung durch den Bau der Westbahn 1858, der die in Wels abzweigende Passauer Bahn 1861 folgte. Die Bedeutung dieser Bahnen für Verkehr und Wirtschaft löste bald Pläne für Nebenbahnen aus. Zu den ältesten und wichtigsten Projekten zählte das Vorhaben, eine Bahn von Böhmisches-Wallern—Oberplan—Glöcklberg—Ulrichsberg—Aigen—Rohrbach—Obermühl—Neuhaus—Landshaag—Aschach—Eferding nach Wallern zu bauen⁸. Eine Abzweigung war von Landshaag über Ottensheim nach Linz geplant. Ergänzt wurde dieses Projekt durch den Welser Plan, der eine Linienführung von der Rudolfsbahn über Pyhrn nach Wels und von dort den Anschluß an die angeführte Strecke vorsah, wobei eine Abzweigung von Eferding über Alkoven nach Linz gedacht war. Diese Nord-südbahn, wie sie auch genannt wurde, war ein bedeutungsvolles Projekt, das sowohl dem Verkehr als auch der Wirtschaft wesentliche Erleichterungen und neue Impulse gebracht hätte. Interessiert daran waren nicht nur das Kremstal und das westliche Mühlviertel, sondern auch die Orte Linz, Wels, Eferding und Aschach. Linzer Kreise begannen wenig später Planungen einer Kremstalbahn.

Die Ausschüsse, die sich mit den Eisenbahnvorhaben im Mühlviertel bzw. mit der Strecke Rottenmann—Wels beschäftigten, arbeiteten zunächst getrennt. Nach einem Stillstand durch den Deutsch-Französischen Krieg begannen die Vorarbeiten und Verhandlungen Anfang des Jahres 1872 wieder. Im April 1872 fanden sich beide Ausschüsse zu einer gemeinsamen Sitzung zusammen. In dieser lösten sie sich auf und es wurde ein neuer Ausschuß gebildet, der die Vorarbeiten für die Strecke von Rottenmann bis Böhmisches-Wallern leisten und für diese Strecke die Konzession erwerben sollte. Dem engeren Ausschuß gehörten an: Prinz Hohenlohe, Dr. Kaltenbrunner-Kirchdorf, Dr. v. Kremer, Karl von Plank und Josef Hafferl. Als Konzessionswerber sollten sich die Bank für Oberösterreich und Salzburg und die Industrie- und Commerzialbank in Linz anschließen. Die guten Aussichten dieses Unternehmens wurden durch die Wirtschaftskrise von 1873 zerstört.

1874 rückte der damalige Handelsminister Banhans bei der Beantwortung einer Interpellation von dem Plan der Bahn Rottenmann—Böhmisch-Wallern deutlich ab, weil kurz vorher die Strecke St. Valentin bzw. Linz — Budweis eröffnet wurde und eine Fortsetzung der geplanten Linie von Böhmisch-Wallern in Südböhmen keineswegs gesichert war. Unter diesen Umständen kam es zu dem für uns bedeutsamen Linzer Handelskammerbericht des Jahres 1875, in dem nicht nur energisch eine Bahnverbindung mit dem westlichen Mühlviertel, sondern auch Linz als deren Ausgangspunkt gefordert wurde.

Der Kampf um die großangelegte Nordsüdlinie begann nun zu erlahmen. Wels schloß sich 1874 der Petition der Gemeinden Kirchdorf und Micheldorf und den dortigen Genossenschaften für einen Bahnbau Micheldorf — Kirchdorf — Wels an⁹. Bei den Vorsprachen beim Ministerpräsidenten Fürst Auersperg sowie bei den Ministern Lasser und Banhans war die Stadt durch die Abgeordneten Dr. Herbst und Brest, Bürgermeister Dr. Groß und die Gemeindeausschußmitglieder Haas und Dunkl vertreten. Sowohl von den Ministern als auch vom Landesausschuß wurde der Bau dieser Strecke auf Staatskosten befürwortet und in Aussicht gestellt¹⁰. In einer eigenen Denkschrift hat Wels damals die gefährdete Lage aufgezeigt, in die es kommen würde, wenn die Kremstalbahn von Linz zustande käme und Wels dorthin keine Bahnverbindung habe¹¹. Auch im darauffolgenden Jahr bemühte sich Wels mit einer Petition an das Abgeordnetenhaus um die Bahn Rottenmann — Wels — Böhmisch-Wallern¹² und beteiligte sich mit einem Kostenbeitrag an das Konsortium für die Bahn Wels — Kirchdorf an der Trassierung dieser Strecke¹³.

Erst die Fortschritte der Linzer Bemühungen um die Kremstalbahn brachten nach zwei Jahren die Welser Pläne wieder in den Vordergrund. Den Anlaß, sich im Gemeinderat mit dieser Frage zu beschäftigen, gab ein Antrag des Welser Handelsgremiums¹⁴, in welchem gefordert wurde, geeignete Schritte für den Bau der Bahn Wels — Kirchdorf zu unternehmen. Daraufhin wurde die Bildung eines eigenen Ausschusses für diese Frage beschlossen. Bürgermeister Dr. Groß, die Herren Fritsch, Senitzka, Mirko, Haslinger, Genber, Göllicher, Dr. Kerschner und Lidauer wurden in den Ausschuß gewählt.

Der Vorsprung, den man in Linz bereits gewonnen hatte, war allerdings nicht mehr einzuholen. 1880 wurde dort das Aktionskomitee für die Mühlviertler Bahnstrecke gebildet, die von Linz-Urfahr ihren Ausgang nehmen und nach Aigen-Schlägel führen sollte. 1881 schließlich wurde die Kremstalbahn eröffnet.

Der Bau der Kremstalbahn wurde nicht nur von Wels, sondern auch von Steyr als eine Gefährdung ihrer alten Handelsbeziehungen angesehen. So kam es 1880 zur Bildung eines Zentralausschusses in Steyr, der eine Normalbahn von Steyr über Sierning und Hall nach Rohr und von dort über Kremsmünster nach Wels plante. Die Kosten wurden mit einer Million Gulden eingeschätzt, wobei man eine Beteiligung der beiden Städte mit je 190.000 fl erwartete und den Rest durch Ausgabe von Aktien an Private aufzubringen hoffte. Die Rentabilitätsberechnung sah eine vierprozentige Verzinsung des Anlagekapitals vor¹⁵.

Neben dieser Planung gingen Bemühungen weiter, die Mühlkreisbahn so zu legen, daß ein Anschluß an die im Rahmen der Nordsüdbahn geplante Strecke Wels—Aschach möglich sei. Darüber hinaus kam es zu Spaltungen im Linzer Ausschuß. Neben der Strecke Linz—Urfahr—Neufelden—Rohrbach nach Aigen trat eine andere Gruppe für Urfahr—Zwettl—Leonfelden—Helfenberg—Haslach—St. Oswald—Aigen ein. Wir nehmen vorweg, daß die Neufeldner Gruppe sich durchsetzen konnte und der Ausschuß für die Linie nach Leonfelden sich 1885 auflöste. 1886 wurde die Konzessionsurkunde erworben, 1888 die Bahn eröffnet.

In Wels stand das Jahr 1882 durchaus im Zeichen der Strecke Wels—Steyr bzw. Wels—Rohr¹⁶. Über die Notwendigkeit dieser Strecke war man sich durchaus einig, die Stadt war auch bereit, um 200.000 fl Aktien zu erwerben. Schwierigkeiten bereitete lediglich die Frage, ob gleich die ganze Strecke gebaut werden sollte oder nur die Strecke bis Rohr. Darüber kam es zunächst zu Kampfabstimmungen innerhalb des Gemeindeausschusses und in der einberufenen Wählerversammlung. Zuletzt siegte das Projekt Wels—Rohr, für das ein Gutachten von Ing. Seitz (Wien) vorlag. Gemeinde und Sparkasse Wels wollten dafür zusammen 200.000 bis 250.000 fl aufbringen, das Land und die Regierung sollten gleichfalls um finanzielle Unterstützung bzw. Beteiligung gebeten werden. Die Kosten wurden mit 600.000 fl veranschlagt.

Die Gründe, warum dieses Projekt zunächst wieder zurücktritt, dürften darin liegen, daß die geplante Fortsetzung Rohr—Steyr von Steyr aus nicht genügend stark betrieben wurde. Akten der Eisenbahnausschüsse bzw. der Konsortien sind leider nicht erhalten. Dies ist um so bedauerlicher, weil gerade in diesen Ausschüssen die eigentliche Vorarbeit und die Planung betrieben wurde. So können wir nicht genau feststellen, warum von 1883 bis 1888 dieses Projekt gänzlich zurücktrat und im Gemeindeausschuß überhaupt nicht mehr erwähnt wurde. In dieser Zeit beschäftigte sich der Gemeindeausschuß nur mit dem Bau der Aschacher Linie. Im Oktober 1883¹⁷

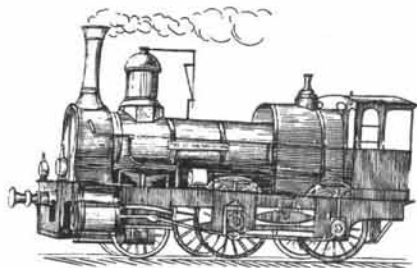
verlangte eine Bürgerversammlung unter dem Vorsitz von Franz Holter den Bau der Linie Wels—Eferding—Aschach. Die für die Linie Wels—Rohr vorgesehenen Mittel sollten für diesen Bau verwendet werden. In der Gemeindeausschußsitzung vom 15. Oktober 1883 erklärte der gesamte Gemeindeausschuß, daß er sich als Konsortium für den Bau dieser Bahn betrachte und wählte einen Ausschuß mit den Herren Dr. Groß, Dr. Smrczka, Fritsch, Dr. Schauer, Haslinger, Gruber, Muhr, Falkensammer, Jungwirth, Englmayer, Holter, Hinterschweiger. Dieser Ausschuß trat zu seiner ersten Sitzung am 19. Oktober 1883 zusammen. Und schon einen Monat später konnte Franz Holter den Antrag stellen, auch die Vorkonzession für den Anschluß von Aschach an die Mühlkreisbahn zu erwerben¹⁸. Im März 1884 wurde die Vorkonzession bis Aschach¹⁹ erworben und Oberingenieur von Wenusch mit den Vorarbeiten betraut. Er hatte zuerst geraten, dieses Projekt auszuführen und arbeitete bereits seit Januar an der Trassierung²⁰. Im Juni war die Erstellung des Projektes²¹ bereits durchgeführt und es setzten nun die Bemühungen um die Erlangung der endgültigen Konzession für das Projekt und dessen Finanzierung ein. Naturgemäß ergaben sich bis zur Erwerbung der Konzession noch verschiedene Schwierigkeiten. Es kam auch zu Differenzen mit Oberingenieur von Wenusch wegen seiner Forderungen, die schließlich zu seiner Ablösung führten. Schwieriger war die Klippe zu umgehen, als die Landesregierung dem Beschluß der Stadtgemeinde, für einen etwaigen Abgang beim Baukapital zu haften, die Zustimmung versagte. Das Aktionskomitee, das aus den Herren Dr. Groß, Dr. Schauer, Haslinger, Gruber, Falkensammer und Englmayer bestand, überwand die Schwierigkeit, indem es beschloß, persönlich dafür einzustehen²². Die Anschlußfrage an die Passauer Strecke wurde geklärt und der Betriebsvertrag mit der Staatsbahn abgesprochen. Die Kautions, die der Konzessionsinhaber für die zeitgerechte und vorschriftsmäßige Ausführung des Baues erlegen mußte, betrug 10.000 fl. Bürgermeister Dr. Groß, der die Konzession im Auftrag der Gemeinde erworben hatte, erlegte diese Summe aus eigenen Mitteln²³.

Einen Überblick über die Baugeschichte und die Entwicklung der Welser Bahnlinien bietet das nächste Kapitel. Hier sei nur noch angeführt, daß man 1886 bereits die Vorkonzession für den Anschlußbau nach Neufelden erwarb²⁴ und Verhandlungen über die Kosten der Dampfverbindung zwischen Aschach und Obermühl sowohl mit der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft wie mit der Süddeutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft aufnahm²⁵. Auch die Anschaffung eigener Dampfer und Schlepper wurde erwogen. Die Kosten dafür wären im Verhältnis zu den Preisen, die die Schiff-

fahrtsgesellschaften machten, nicht einmal zu hoch gewesen. Diese verlangten für zwei Berg- und zwei Talfahrten pro Tag 55 fl, während man mit 20.000 fl bei der Anschaffung durchzukommen glaubte.

III

Am 10. Oktober 1885²⁶ erhielt der Bürgermeister der Stadt Wels, Notar Dr. Franz Groß, die Konzession für den Bau einer normalspurigen Lokalbahn von Haiding nach Aschach. Die Lokalbahn sollte bis Haiding das Gleis der Staatsbahn Wels—Passau benutzen und von der Station Haiding aus, die entsprechend umzubauen sei, über Breitwiesen—Finkelham—Breitenaich—Kalköfen—Lahöfen—Eferding—Pupping—Karling nach Aschach führen. Das Projekt war von Josef von Wenusch ausgearbeitet worden, der allerdings die Abzweigung nicht bei Kilometer 7,3, sondern schon bei Kilometer 6 vorsah. Ab November 1885 übernahm Ludwig Tiefenbacher die Bauleitung, dem als Eröffnungstermin der 5. September 1886, der Eröffnungstag des 5. Welser Volksfestes, vorgeschrieben wurde. Tiefenbacher hatte das Projekt Wenusch zu bearbeiten und die Offertausschreibung vorzunehmen. Den Auftrag für Unterbau und Hochbauherstellung erhielt die Firma Stern und Hafferl mit einem Anbot von 195.000 fl. Die Baustrecke war 20,3 Kilometer lang, wobei eine Erdbewegung von 110.000 Kubikmetern, elf Brücken mit Eisenkonstruktion in einer Länge von drei bis 40 Metern, fünf Brücken mit zwei Meter Länge, 166 niveaugleiche Wegübersetzungen und 28 Durchlässe vorgesehen waren. Stationen waren in Haiding, Breitenach, Eferding und Aschach zu erbauen, die übrigen Orte erhielten Haltestellen. Das



Kapital sollte durch die Stadt Wels mit einer Zeichnungssumme von 400.000 fl für Aktien dieser Bahn aufgebracht werden. Der Landtag sollte 25.000 fl geben und die Bevölkerung von Wels, Eferding und Aschach sollte 175.000 fl zeichnen. Wegen des Betriebes der Lokalbahn wurde mit der Staatsbahn ein Übereinkommen abgeschlossen, nach dem diese gegen Vergütung den Betrieb durchführen sollte.

Der Baubeginn kam wirklich schon am 7. Jänner 1886 zustande; sobald es das Wetter zuließ, wurden die Arbeiten in größerem Umfang aufgenommen. Die Eröffnung konnte bereits am 19. August 1886 stattfinden und die Übergabe an die Staatsbahn wurde noch im Oktober durchgeführt.

Die Endsummen der Bauabrechnung ergaben:

Vorarbeiten	15.000 fl
Grunderwerb	77.360 fl
Unterbau und Erdarbeiten	157.470 fl
Oberbau	198.290 fl
Hochbauten	34.960 fl
Fahrbetriebsmittel	63.200 fl
Bahn- und Werkstättenausrüstung	8.160 fl
Verwaltungs- und Bauaufsicht	16.960 fl
Betriebsspesen	960 fl
Gesamtsumme	572.360 fl

Der Voranschlag hatte rund 630.000 fl ergeben, war also durch die umsichtige Bauführung Tiefenbachers beträchtlich unterboten worden, obwohl zusätzlich Telegraphenleitungen und Telegraphenapparate sowie eine Schleppbahn in Aschach von der Donau zur Station Aschach in das Bauprogramm aufgenommen worden waren.

Während der Bauzeit, ja noch während der ersten Betriebsjahre wurde am Aufbau der Aktiengesellschaft gearbeitet. Die Statuten wurden am 12. Dezember 1887 genehmigt, mit 1. Jänner 1888 begann die Tätigkeit der „Lokalbahngesellschaft Wels—Aschach“²⁷, deren Hauptaktionär die Stadtgemeinde Wels war. Sie besaß während des Bestandes dieser Gesellschaft jeweils zwischen zwei Drittel bis drei Viertel der Aktien.

Die Statuten beschränkten von vornherein den Zweck der Gesellschaft nicht auf diese eine Linie. Neben dem Bau der Linie Wels—Aschach wurden der Bau anderer Eisenbahnen, Straßenbahnen, Dampftramways, Schleppbahnen zu Industrien und der Erwerb und Betrieb von Transportanstalten angeführt. Die Gesellschaft wurde durch die Hauptversammlung und durch den Verwaltungsrat (sechs gewählte Verwaltungsräte auf je zwei Jahre und je ein Verwaltungsrat der Stadt Wels, der Sparkasse Eferding und des Landes Oberösterreich) geleitet. Ein Tilgungsplan mit einer jährlichen Verlosung zum Rückkauf der Aktien wurde vorgesehen. Schon für das Jahr 1888 konnte eine Dividende von zwei Prozent, 1889 eine solche von drei Prozent ausgeschüttet werden.

Der gute Erfolg²⁸ mit der Linie Wels—Aschach ließ bald neue Baupläne reifen. Ihre Verwirklichung zog jeweils Neuausgaben von Aktien nach sich,

außerdem war der Wortlaut der Statuten zu ergänzen und in Einzelheiten zu verbessern.

Die neuen Statuten von 1893 wurden durch die Erwerbung der Konzessionsurkunde vom 12. Jänner 1891 notwendig, durch die der Lokalbahnbau Wels—Steinhaus—Kremsmünster—Unterrohr²⁹ eingeleitet wurde. Die Gesellschaft änderte ihre Firmenbezeichnung in „Welser Lokalbahn-gesellschaft“ und erhöhte ihren Aktienstand durch eine zweite Emission um 11.000 Aktien à 100 fl, von denen die Stadt Wels 8500 erwarb. Auch die Statutenänderung von 1900 geht auf einen neuen Bahnbau zurück. Die Konzessionsurkunde vom 3. Juni 1899 ermöglichte den Bau der Strecke Sattledt—Pettenbach—Viechtwang—Grünau³⁰. 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 Verwaltungsrat bestand seit 1893 aus zwölf, von 1904 ab aus 13 Mitgliedern. Davon wurden sieben gewählt, jedoch mußten fünf von ihnen ihren festen Wohnsitz in Wels haben. Die Stadt wurde von drei Verwaltungsräten, die Sparkasse Eferding, das Land Oberösterreich und seit 1904 auch die Staatsverwaltung von je einem Verwaltungsrat vertreten.

Nicht statutenmäßig festgelegt, aber seit 1892 üblich, wurde die Vorlage von Bahnbauprojekten an den Verkehrsbeirat der Stadt Wels. Die Beschlußfassung darüber wurde erst durchgeführt, als dessen Zustimmung vorlag. Seit 1894 nahmen die Mitglieder des Verwaltungsrates bei den Sitzungen des Verkehrsausschusses und umgekehrt jene an deren Sitzungen mit beratender Stimme teil.

Der Betrieb aller Strecken der Welser Lokalbahn-gesellschaft wurde auf Grund besonderer Verträge durch die Staatsbahnen durchgeführt. Die Regiekosten wurden durch diese der Lokalbahn-gesellschaft verrechnet. Erst durch den Pachtvertrag vom 27. Februar 1907 wurden die Arbeiten der Gesellschaft auf die Abwicklung der Geschäfte, die mit dem Aktienkapital bzw. mit den Obligationen zusammenhingen, beschränkt. Die Staatsbahn zahlte als Pachtschilling eine jährliche Pauschalsumme von 286.000 Kronen, die eine Dividende von $3\frac{1}{2}$ bis $3\frac{3}{4}$ Prozent ermöglichte, bis durch die Geldentwertung nach dem ersten Weltkrieg der Pachtschilling und damit auch die Aktien und Obligationen entwertet waren³¹.

Die Kosten für Bau und Einrichtung der Linie Wels—Unterrohr betrugen 1.146.502 fl und für Fahrbetriebsmittel 132.000 fl. Für Bau und Einrichtung der Bahnstrecke Sattledt—Grünau wurden 2.411.372 Kronen aufgewendet. Mit den sonstigen zusätzlichen oder nachträglichen Aufwendungen ergab sich Ende 1905 folgendes Bild³²:

Strecke Wels (Haiding) — Aschach	21,108 km	1,212.852 K
Strecke Wels — Unterrohr . .	24,935 km	2,666.665 K
Strecke Sattledt — Grünau . .	30,035 km	3,194.875 K
	85,078 km	7,074.392 K

Bei der Reichsmark-Eröffnungsbilanz mit Stichtag 1. Jänner 1940 wurde das Vermögen der Welser Lokalbahn AG (so 1938 umbenannt) mit folgendem Neuherstellungswert eingeschätzt:

1. Bahngrundstücke	592.752 RM
2. Oberbau und Gleisanlagen	4,452.000 RM
3. Kunstbauten, Brücken	2,355.000 RM
4. Hochbauten, Wasserversorgung	647.000 RM
5. Bahnbetriebsausrüstung	166.608 RM
6. Betriebsmittel	871.140 RM
Summe	9,084.500 RM

Dem entsprach ein Zeitwert vom 1. Juni 1939 von RM 4,377.000.—. Diese Summe wurde von der Reichsbahndirektion nicht anerkannt, weil sie Liegenschaften der Gesellschaft als tatsächlich im Besitz der Reichsbahn befindlich und daher als minder wertvoll betrachtete. Eine gewisse Berechtigung kann man für diese Bewertung darin sehen, daß nach der Konzessionsurkunde das gesamte Eigentum der Gesellschaft am 10. Oktober 1975 dem Staate kostenlos anheimfallen sollte. Andererseits muß aber darauf hingewiesen werden, daß die Lokalbahngesellschaft seit der Geldentwertung um eine Aufwertung der jährlichen Pachtsumme kämpfte, die seit der Schillingwährung jährlich nur mehr Schilling 28.60 betrug. Auch die Reichsbahndirektion war nicht bereit, eine Erhöhung des Pachtschillings zu bewilligen, aber nach längeren Verhandlungen war sie geneigt, die Welser Lokalbahn einzulösen. Um die Abfindungssumme wurde freilich wiederum von beiden Seiten zäh gerungen. Sie wurde endlich mit 950.000 Reichsmark festgesetzt. Da die Prioritätsobligationen vorzeitig eingelöst worden waren, kann dieses Verhandlungsergebnis trotz der ungünstigen Voraussetzung, die sich durch die von der Reichsbahndirektion stark herabgesetzte Bewertung bei der Reichsmark-Eröffnungsbilanz ergab, noch als günstig bezeichnet werden. Die Gesellschaft löste sich daraufhin am 1. Jänner 1942 auf.

Die bisher geschilderte Entwicklung läßt erwarten, daß nur der Zeitraum bis zur Verpachtung bezüglich der wirtschaftlichen Bedeutung der Bahnlinien geschildert werden kann. Nur so lange hatte die Gesellschaft die Möglichkeit, einerseits durch Initiative das Ertragnis der Linien zu erhöhen, andererseits Material für Statistiken zu sammeln. Bis zum ersten

Weltkrieg beteiligte sich die Gesellschaft trotz Verpachtung der Linien an Plänen für neue Bahnbauten, nachher war sie in jeder Hinsicht lahmgelegt.

Wenden wir uns zunächst der Entwicklung der einzelnen Linien zu. Von 1886 bis einschließlich 1897 wurden die Erfolge für die beiden damals in Betrieb befindlichen Linien getrennt, späterhin gemeinsam ausgewiesen.

Aschacher Linie

Jahr	Anzahl der Personen	Ertrag	Gütertransport in Tonnen	Ertrag
1886	74.902	12.532 K	4.282	3.813 K
1887	129.262	25.008 K	17.841	13.830 K
1888	100.419	24.284 K	53.258	24.593 K
1889	108.441	25.002 K	32.676	26.307 K
1890	109.704	25.702 K	26.257	21.289 K
1891	103.339	23.308 K	36.684	28.022 K
1892	119.767	30.540 K	40.210	33.438 K
1893	122.864	30.502 K	60.222	47.692 K
1894	136.923	33.398 K	33.816	27.401 K
1895	128.567	30.775 K	35.880	27.682 K
1896	142.771	31.393 K	41.224	35.519 K
1897	110.676	30.934 K	76.968	37.535 K

Die Entwicklung der Linie zeigt eine schöne Aufwärtsbewegung. Sobald die Anlaufzeit überwunden war, ist beim Personenverkehr auch der Einfluß der Volksfeste in den geraden Jahren unverkennbar. Beim Gütertransport ist der Ausfall der Ernte und die Größe und Art der Bauvorhaben in Wels und Umgebung von großem Einfluß.

Strecke nach Unterrohr

Jahr	Anzahl der Personen	Ertrag	Gütertransport in Tonnen	Ertrag
1893	18.669	4.848 K	1.463	1.028 K
1894	97.511	24.111 K	9.267	12.904 K
1895	85.527	24.447 K	8.153	12.543 K
1896	57.205	22.366 K	9.837	13.195 K
1897	67.282	23.122 K	10.792	14.659 K

Vergleicht man die Entwicklung der zweiten Strecke mit der Aschacher Strecke, so fällt die wesentlich langsamere Besserung des Verkehrs sowohl von Personen wie Gütern auf. Der Grund ist ein doppelter. Einmal ist anzuführen, daß die Zusammenarbeit mit der Kremstalbahn, die damals noch eine Privatbahn war, sich nicht gut entwickelte. Zum andern war der Abtransport von Gütern aus dem Almtal nach Sattledt schwierig, besonders beim Holz, dessen Transport zu Wasser (Flößerei) trotz verschiedener Verluste billiger kam. Um zu wirklichen Erträgen zu kommen, war der

Auf der Strecke nach und vor Rohr

	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Braunkohle	—	—	—	—	—	709	725	462	715	1.748
Getreide	—	—	—	—	—	469	674	500	822	8.101
Mühlenfabrikate	—	—	—	—	—	236	290	388	430	209
Steine aller Art	—	—	—	—	—	2.673	2.191	2.573	726	338
Ziegel	—	—	—	—	—	—	—	—	1.844	1.359

Auf beiden Strecken, seit 1901 auch auf der Grünauer Strecke

	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Steinkohle	328	2.268	1.677	1.180	4.824	3.164	2.110
Braunkohle	8.041	10.523	12.082	11.877	31.813	29.870	30.121
Petroleum	—	—	—	—	593	601	707
Düngemittel	—	329	344	807	505	100	1.046
Eisen- und Stahlwaren	448	757	1.057	3.032	1.976	2.300	2.239
Getreide	4.041	6.625	8.774	9.117	9.040	9.962	9.683
Feld-, Garten-, Wald- erzeugnisse außer Holz	9.990	10.614	12.037	12.673	9.755	8.612	10.452
Geräte, Möbel und Holz	3.655	7.826	10.755	20.065	22.509	26.339	21.132
Borke und Lohe	—	119	118	118	594	511	691
Mühlenfabrikate	941	4.707	5.337	8.674	6.688	6.511	7.631
Bier	—	559	801	2.042	2.356	2.661	2.387
Wein	—	224	280	472	334	505	434
Papier	583	695	671	2.329	1.647	1.484	1.275
Steine	18.394	20.013	17.908	6.975	14.210	12.541	16.541
Zement	2.247	1.384	2.022	3.041	5.317	7.826	6.856
Kalk	4.842	5.171	1.374	1.035	606	1.293	673
Ziegel	18.930	21.478	34.662	33.450	24.937	25.285	24.941

Zum Vergleich dieser, statistischen Angaben entnommenen Zahlen sind die Berichte über den Bau von Industriegleisen zu beachten:

1895 Schleppgleis zum Bau des Kreisgerichtsgebäudes

1899 Industriegleis Wels—Aschet

1900 Industriegleis zu Adam und Franzmair in Wels und zur Ziegelei Kunz in Sattledt

1904 Industriegleis zur Ziegelei Obermair in Eferding und zum Sägewerk Almau in Viechtwang.

1896 wurde die Station Wels-Stadt (Lokalbahn) als Frachtenstation ausgebaut und 1898 als volle Station eingerichtet.

Für den großen Bedarf an Bruchsteinen muß man auch auf die Traunregulierung und den Ausbau der beiden jüngeren Linien verweisen.

Der 1893 abgeschlossene Vertrag mit der Kremstalbahngesellschaft hat sich nicht bewährt. Schon 1894 kam es zu einem Tarifikampf und eine starke

Herabsetzung der Kremstalbahntarife machte einen Güterumschlag in Unterrohr fast unmöglich. Erst die Übernahme dieser Bahn im Jahre 1902 durch den Staat brachte auch in dieser Station den erwarteten Güterumschlag.

Um den Verkehr nach Grünau zu heben, wurde 1903 ein illustrierter Almtalführer herausgebracht und eine enge Zusammenarbeit mit dem Landesverband für Fremdenverkehr begonnen.

Während die Übersicht einerseits zeigt, wie der Bahntransport für alle Güter Schritt um Schritt die alten Transportarten zurückdrängt, zeigt sie andererseits das Wachsen des Bedürfnisses nach Gütern, deren Transport früher unrentabel war oder die erst in dieser Zeit neu aufgekommen sind.

Die Arbeiten des Verwaltungsrates beschränkten sich nicht allein auf den Bau dieser drei Linien und auf Bestrebungen, deren Betrieb so rentabel als möglich zu gestalten. Hierher gehören Bestrebungen von Grünau, in die Forste des Almtales Waldbahnen zu schaffen, weiters die Projekte Eferding—Peuerbach 1898, Pettenbach—Kirchdorf (Vorkonzession 1900) und die aktive Mitarbeit in den Aktionskomitees für die Bahnstrecken Klaus—Liezen, Aschach—Neufelden sowie im Zentralkomitee für die Förderung des Lokalbahnwesens in Oberösterreich seit 1894, und in der Vereinigung zur Förderung der wirtschaftlichen Interessen im westlichen Oberösterreich.

Über die verschiedenen Bestrebungen soll im nächsten Kapitel eingehen-der berichtet werden. Hier sei nur darauf verwiesen, daß der finanzielle Einsatz der Stadt, die ja einen Hauptanteil der Aktien besaß³⁵, im Verhältnis zu ihrer Größe sehr hoch war. Schon 1895 wurde in der Hauptversammlung der Lokalbahngesellschaft darauf hingewiesen, daß die Stadt nur durch Aufnahme von Darlehen jene Mittel, die sie bereitstellen wollte, aufbringen könne. Da nun der Ertrag der Bahnen nicht mit dem Zinsen- und Kapitaldienst Schritt halten konnte, war die Stadt gezwungen, ihre Umlagen zu erhöhen, was von der Bevölkerung nicht gut aufgenommen wurde. Schon 1902 heißt es im Jahresbericht der Lokalbahngesellschaft, daß die Stadtgemeinde Wels „ein für ihre Verhältnisse kaum erschwingbares Kapital in diese Bahnen investiert“ hat und daß sie bestrebt sein müsse, sich dieser als „einer ihrer Entwicklung lähmenden Bürde und Sorge zu entledigen“³⁶. Unter diesen Umständen konnte an ein großzügiges Weiterentwickeln des Bahnnetzes nicht gedacht werden, ja man mußte daran denken, das bestehende günstig zu verkaufen oder zu verpachten. Dies war aber nur möglich, wenn die Lokalbahnen einen guten wirtschaftlichen Ertrag aufwiesen. Tatsächlich mußte die Lokalbahngesellschaft alle Schwierigkeiten der An-

fangszeit allein und ohne Hilfe durchstehen. Erst als die Schwierigkeiten überwunden waren, war es möglich, einen Pachtvertrag mit der Staatsbahn abzuschließen.

Die Geschicke der Lokalbahnsgesellschaft leiteten zunächst die Bürgermeister Dr. Groß und Dr. Schauer, deren Nachfolger die Bürgermeister Schulz, Richter und Dr. Salzmann wurden. Danach wurde G. Straberger zum Präsidenten gewählt. Im letzten Abschnitt des Bestehens der Lokalbahn, während der Verhandlungen mit der Reichsbahn³⁷, die schließlich die Lokalbahnen ablöste, waren Bürgermeister Schuller Präsident und Vorstand des Verwaltungsrates und seine Vertreter Oberverwaltungsrat Dr. A. Moritz und Sparkassendirektor E. H. Jossek.

In der Zeit der Gründung der Bahnen und ihrer Weiterentwicklung bis zur Verpachtung machten sich besonders die Herren Dr. von Benak, Franz Holter und Gruber um die Welser Lokalbahnen verdient und setzten sich mit ihrer ganzen Persönlichkeit für sie ein. Weiters sind die Herren L. Falkensammer, G. Schulz, G. Straberger und Dr. F. Neumann zu nennen. Letzterer schied allerdings schon 1898 wegen Unstimmigkeiten aus dem Verwaltungsrat aus. Er war Verfechter der Verpachtung der Linien an die Firma Ritschel und Co., hinter der die Bank für Industrie und Handel in Darmstadt und Hermann Bechstein in Berlin standen. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrates konnten sich für diesen Plan nicht erwärmen, weil sie einen Verlust von 55 fl pro Aktie befürchteten. Besonders hart hätte ein solcher Verlust die Stadtgemeinde Wels als Hauptaktionärin betroffen.

IV

Im vorhergehenden Kapitel wurden bereits verschiedene Projekte, an denen Wels interessiert war oder die von dieser Stadt ausgingen, erwähnt. Wir wollen nun Einzelheiten anführen.

1889 begannen im Gemeinderat, eingeleitet durch einen Bericht des Eisenbahnkomitees für die Linie Wels—Kremsmünster, die Vorarbeiten und Beratungen für diese Linie, die im gleichen Jahr noch zur Vorkonzession und zum Beginn der Trassierungsarbeiten führten. Im Zusammenhang mit diesen Vorarbeiten scheint das erstemal der Plan eines Gymnasiums in Wels auf. Bahnpräsident von Czedik gab im Interesse der Bahnverwaltung den Rat, man möge sich in Wels um eine Mittelschule bemühen³⁸. Die Gemeinde griff diesen Vorschlag auf und war bereit, für den Bau des Schulgebäudes 100.000 fl und weiterhin jährlich 5000 fl zu leisten. Die Verhandlungen um die Errichtung eines Gymnasiums zogen sich durch Jahre hin; ebenso um

eine Mädchenbürgerschule. Als städtische Schule wurde 1890 die Handelsschule bewilligt³⁹. 1899 erhielt sie das Öffentlichkeitsrecht. Das Streben um ein Gymnasium in Wels dauerte bis 1898 an, dann stellte das Gymnasiums-komitee entmutigt seine Arbeiten ein⁴⁰. Der Landesschulrat, der sich selbst für die Errichtung eines Gymnasiums in Urfahr einsetzte und das Interesse der Linzer Schulen wahren wollte, war von Anfang an gegen ein Gymnasium in Wels. Daran änderte auch eine Audienz Dr. Schauers beim Kaiser, der sich für das Gymnasium in Wels aussprach, nichts. Wohl gelang es, das Unterrichtsministerium zu gewinnen, aber der Budgetausschuß bewilligte keine Mittel. Für die Befolgung des Rates, ein städtisches Gymnasium zu errichten, das Aussicht gehabt hätte, nach einigen Jahren der Bewährung vom Staat übernommen zu werden, fehlten die notwendigen Mittel⁴¹. Auch der vorübergehende Plan, in Wels eine staatliche Gewerbeschule, wie in Salzburg und Wien, oder eine Veterinärschule zu errichten, kam nicht zur Ausführung.

Dr. Schauer stellte 1900 den Antrag, anlässlich des 70. Geburtstages des Kaisers, ein Gymnasium zu errichten. Dieser Antrag wurde zum Beschluß erhoben und im Herbst 1901 begann man mit der klassenweisen Eröffnung der Anstalt⁴². Die Mädchenbürgerschule wurde erst 1904 errichtet.

Die Welser Hauptbestrebungen bis zum ersten Weltkrieg waren noch ganz von dem alten Plan der Nordsüdbahn, den wir bereits kennenlernten, bestimmt. Man war davon überzeugt, daß erst das Einbinden der gebauten Teilstrecken in dieses große Projekt den vollen Erfolg für die eigenen Bemühungen bringen würde. Diese Überlegung wurde nicht nur vom Standpunkt der Lokalbahn-gesellschaft aus angestellt, sondern auch vom Standpunkt der Stadt. Sie hatte durch den Bau der Kremstalbahn ein Wirtschaftsgebiet verloren, das seit altersher mit der Stadt verbunden war. Da von Steyr bis Rohr keine Normalbahn gebaut worden war, blieb der Erfolg der Strecke Wels—Rohr weit hinter den erwarteten Ergebnissen zurück. Die Almtalbahn erschloß wohl dieses Tal besser, aber dieses war ja altes Wirtschaftsgebiet von Wels und die durch den Bahnbau erzielte Steigerung von Handel und Verkehr war nicht groß genug, um als Ausgleich für den Verlust des Kremstaales gelten zu können.

In der „Darstellung der kommerziellen Verhältnisse einer von der Welser Lokalbahn-gesellschaft in Wels angestrebten Localbahn, ausgehend von der Station Sattledt . . . nach Grünau“ (Wels 1897) wurde ausgeführt, daß im Bereich des Almtals rund 21.000 Menschen wohnten. Als Frachtgut kamen neben Holz noch Zement, Kalk, Gips, Mühlsteine und Schleifsteine sowie die Produkte von 79 Mühlen und Sägewerken, von zwei Lohgerbern und

Lohmüllern, von drei Sensenwerken, einer Brauerei und einer Papier- und Holzstoffabrik in Betracht. Beim Holztransport war die Konkurrenz der Flößerei zu beachten. Noch 1897 wurden auf der Alm 3271 Holzflöße zusammengestellt, von denen 498 nach Wels und in dessen Umgebung gingen, während 2273 Flöße auf der Donau weiter verfloßt wurden. Die Kosten von Bahntransport und Floß waren praktisch gleich. Nur die Qualitätsverschlechterung, die sich bei der Flößerei einstellte, fiel beim Bahntransport weg.

Es ist durchaus verständlich, daß man als vollen Ersatz nur die Aufschließung eines neuen Gebietes in Betracht ziehen konnte. Dies suchte man durch die Gewinnung einer direkten Verbindung mit Südböhmen durch das westliche Mühlviertel zu erreichen, das sich von Linz vernachlässigt fühlte und mit der Mühlkreisbahn nicht zufrieden war. Tatsächlich wurde die Aufschließung dieser Gebiete durch die Mühlkreisbahn nicht glücklich gelöst, da sie „gleichsam in der Luft hing . . . ohne Anschluß an eine Hauptbahn“ (Sames). Außerdem fehlte der Anschluß sowohl an das bayrische wie an das südböhmische Netz. Letzteres empfand man zur Zeit der alten Monarchie als großen Nachteil. Wenn man aber bei allen Plänen den Anschluß an die bestehende Mühlkreisbahn verfocht, dann ist dies ein Zeichen dafür, daß man keine Ausschaltung von Linz anstrebte. Man wollte lediglich den Vorteil, direkt mit diesem Landesteil und mit Südböhmen verbunden zu sein. Im Zusammenhang mit dieser Planung steht auch der projektierte Bahnbau von Moos bzw. Pettenbach nach Kirchdorf. Er wurde von seiten der Kremstalbahngesellschaft und nach der Verpachtung dieser Strecke an die Staatsbahn auch von Linz sehr bekämpft, da man den Verlust der Vorteile, die man durch den Bau der Kremstalbahn errungen hatte, befürchtete.

Für die Verbindung Aschach - Mühlkreisbahn setzten sich Wirtschaftskreise in Neufelden und besonders tatkräftig die Bürgermeister von Aschach und Eferding und der Landtagsabgeordnete Josef Zaunegger (Grieskirchen) ein. Schon 1894 verstärkte das Aktionskomitee für die Bahnverbindung Aschach zur Mühlkreisbahn seine Tätigkeit und brachte im nächsten Jahr eine Schrift „Die Eisenbahnverbindung zwischen Aschach und Neufelden“ (Wels, 1895) heraus. Eine Deputation oberösterreichischer Bürgermeister begab sich unter Führung von Dr. Schauer zum Ministerpräsidenten Grafen Badeni, zum Handelsminister, Finanzminister und Kriegsminister. Dabei trug man die Bitte um eine Verbindung der Aschacher und der Mühlkreisbahn vor und bat um eine Donaubrücke bei Neuhaus, von der nicht nur die wirtschaftliche, sondern auch die militärische Bedeutung hervorgehoben wurde.

Die Wiener Presse setzte sich für dieses Projekt ein und bezeichnete es gemeinsam mit der Verbindung Moos—Kirchdorf als eine Notwendigkeit.

Weniger Glück hatte das Aktionskomitee in Oberösterreich selbst. Linz erhob die Forderung nach einer zweiten Donaubrücke, und der Landtag lehnte ein Gesuch um Zinsgarantie für das Projekt Aschach—Neuhaus—Neufelden ab⁴³. Gleichzeitig empfahl er allerdings ein neues Gesuch für ein abgeändertes Projekt Aschach—Obermühl—Rohrbach. Dieses Projekt war der Verwaltung der Mühlkreisbahn, an der der Staatsschatz beteiligt war, angenehmer. Es hatte für die Projektanten den großen Nachteil, daß statt einer Strecke von 18 Kilometern eine solche von 40 Kilometern gebaut werden sollte und daß damit die Kosten von 1,800.000 fl auf 3,200.000 fl stiegen.

In diese Zeit fällt auch der Plan einer Bahn von Salzburg über Mattsee, Munderfing, Eberschwang, Haag nach Wels. Dieser Plan, der seinen Ursprung nicht in Wels hatte, wurde hier zwar sehr begrüßt, konnte aber nicht aktiv unterstützt werden, weil die Abwicklung der eigenen Bahnprojekte und der begonnenen Bauten alle Kräfte in Anspruch nahm⁴⁴. Auch beim Bahnkomitee für die Strecke Klaus—Liezen mußte es aus diesen Gründen bei der Abordnung eines offiziellen Vertreters bleiben⁴⁵. Sorgen bereiteten der Welser Lokalbahngesellschaft die Baupläne Linz—Leonding—Eferding und Lambach—Vorchdorf—Eggenburg⁴⁶. In beiden Fällen waren Schmalspurbahnen geplant. Da man überzeugt war, daß diese einerseits nicht zu einer wesentlichen Verbesserung des Verkehrs beitragen würden — wobei man die schlechten Erfahrungen bei der Verbindung Wels—Rohr—Steyr vor Augen hatte —, andererseits aber einen Ausbau mit Normalspurstrecken nicht mehr ermöglichen würden, berief man bei der Trassenrevision.

1901 konnte Dr. Schauer im Landtag einen Beschluß erreichen, der die Verbindung Aschach - Mühlkreisbahn und den Anschluß der Mühlkreisbahn an Südböhmen als eine Notwendigkeit erklärte und den Ausbau dieser Verbindungen auf Staatskosten verlangte⁴⁷. Auch 1904 hat der Landtag beschlossen, bei der Regierung dafür einzutreten, daß die Verbindung Kirchdorf—Pettenbach und der Anschluß Aschach—Mühlkreisbahn sowie deren Anschluß an das südböhmische Eisenbahnnetz gebaut werde⁴⁸.

Trotz der günstigen Beschlüsse ging aber nichts weiter. Der Grund dafür lag in der Rivalität der beiden Städte Wels und Linz. Aus diesem Grund fand eine Verhandlung bei der Staatsbahndirektion Linz statt, zu der Vertreter der beiden Aktionskomitees geladen wurden. Es sollte ein Abkommen wegen des Linzer Projektes einer Bahn Linz—Eferding—Peuerbach und der hiedurch für die Welser Lokalbahngesellschaft eintretenden Schädigung-

gen abgeschlossen werden. Linz bot einen finanziellen Ausgleich auf Grund der letzten, durch eine Mißernte allerdings etwas schlechteren Abrechnung, während die Vertreter der Welser Lokalbahngesellschaft den Standpunkt einnahmen, daß der einzige Ausgleich in der Verbindung von Aschach mit der Mühlkreisbahn und deren weiterem Anschluß an Südböhmen liege. Es sei nicht ausschlaggebend, ob die Bahn etwas mehr oder weniger einbringe, sondern daß die Ablenkung des Verkehrs nach Wels durch die direkte Verbindung von Peuerbach und Eferding nach Linz mit einem neuen Einzugsgebiet ausgeglichen werde⁴⁹. Auf diesem Standpunkt stand auch das Flugblatt „Die Pyhrnbahn und die Welser Lokalbahnen“ (Wels, 1902), dem sich die Stadtgemeinde offiziell anschloß.

Im einzelnen verlangte diese Denkschrift die „naturgemäß richtige“ Fortsetzung der Pyhrnbahn über Kirchdorf—Moos—Sattledt—Wels und die weitere Fortsetzung Wels—Aschach—Mühlkreisbahn—Südböhmen. Dabei wurde ausgeführt, daß der Ausbau dieses alten Verkehrsweges billiger komme als der Ausbau der Kremstalbahn. Außerdem habe es den Vorzug, daß der Verkehr nach Simbach und Passau um rund 40 Kilometer verkürzt sei, ein Anschlußbau nach Lambach und Gmunden erleichtert werde und der Nachteil für Linz nur in einer Verlängerung des Verkehrsweges um rund acht Kilometer gegenüber der direkten Verbindung durch die Kremstalbahn liege.

Falls diese Strecke ausgebaut und als Hauptbahn geführt würde, verpflichtete man sich, gegen den Ausbau der Kremstalbahn als Staatsbahn und gegen den Bahnbau Linz—Eferding keine Einwendungen zu erheben.

Dieser Denkschrift schlossen sich zahlreiche Orte an⁵⁰ und bei der Deputation, die deshalb beim Ministerpräsidenten und im Eisenbahn- und Finanzministerium vorsprach, war nicht nur Wels, sondern auch Aschach, Grieskirchen, Neufelden und Vöcklabruck vertreten⁵¹. Auch die Reichsratsabgeordneten Abt Baumgartner, Wenger und Holter und der spätere Reichstagsabgeordnete Zaunegger nahmen teil.

Diese Feststellung ist deshalb von Bedeutung, weil sie zeigt, daß sich nicht nur Wels davon Vorteile erhoffte, sondern auch zahlreiche andere Orte Westoberösterreichs. Aus diesem Grund war es auch möglich, 1905 von Wels aus ein „Aktionskomitee zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des westlichen Oberösterreich“⁵² zu gründen und deshalb trat auch der Reichstagsabgeordnete Kolischer, zu dem Wels ansonsten keine Beziehungen hatte, bei der Erörterung der Rentabilität der Alpenbahnen im Subkomitee des Eisenbahnausschusses des Abgeordnetenhauses 1905 für dieses Projekt ein⁵³.

1904 traten auch die Linzer Abgeordneten Dr. Jäger und Dr. Beurle dafür ein, daß sowohl die Linzer als auch die Welser Projekte durchgeführt werden sollten⁵⁴. Der Landtag faßte neuerlich den Beschluß, bei der Regierung dafür einzutreten, daß diese Bahnstrecken gebaut würden⁵⁵. 1906 und 1907 verschlechterten sich die Beziehungen zwischen Linz und Wels bezüglich der Bahnprojekte bedeutend. Linz strebte damals nach einem Anschluß Leonfelden—Krumau—südböhmische Bahnen und nach einer Normalspurbahn Linz—Eferding—Waizenkirchen—Neumarkt. Von Wels wurden diese Bestrebungen mit einer Eingabe⁵⁶ an den Statthalter beantwortet, in der die Verbindung der Aschacher Bahn mit der Mühlkreisbahn und die Donauüberbrückung verlangt wurde. Den Bahnbau Waizenkirchen—Eferding bezeichnete man als überflüssig, weil Waizenkirchen ohnehin eine Verbindung nach Neumarkt-Kallham habe. Eine Deputation der westösterreichischen Bahninteressenten⁵⁷ sprach unter Führung von Reichsratsabgeordneten Zaunegger und Landeshauptmann Ebenhoch im Innen-, Finanz- und Eisenbahnministerium wegen des Anschlusses der Welser Lokalbahnen an die Pyhrnbahn und an die südböhmischen Bahnen vor⁵⁸. Reichsratsabgeordneter Zaunegger brachte diesen Antrag im Eisenbahnausschuß und anschließend im Reichsrat durch⁵⁹.

Dabei blieb es allerdings. 1910 kam es endlich zur Einigung zwischen Linz und Wels, die Vertreter von Linz im Landtag, Dr. Jäger und Inspektor Eckl, setzten sich nunmehr gleichfalls für die Aschacher Brücke und für den Anschluß nach Südböhmen ein. Bei den Trassenstudien sollten sich Vertreter von Wels und Linz beteiligen⁶⁰.

1912 war das Projekt wieder restlos festgefahren. Der Landtag und der Landeseisenbahnausschuß hatten es aus dem staatlichen Programm gestrichen⁶¹. In einem großen Bericht vor dem Gemeindevorstand führte Doktor Schauer aus, daß die Hauptgegner des Anschlusses Aschach—Neufelden einerseits Linz und Urfahr seien, andererseits der Landeshauptmann und der Landtagsabgeordnete Pfarrer Hanrieder. Bis heute sei auch die Trassenrevision des Jahres 1898 noch nicht erledigt. Er glaubte Beweise zu haben, daß zwischen Linz und dem Eisenbahnministerium eine Abmachung aus dem Jahre 1902 bestehe, daß die Fortsetzung der Aschacher Bahn nicht zugelassen werde, ehe die Verbindung Linz—Eferding gebaut sei. Es sei nun darüber zu beraten, ob die Verbindung für Wels notwendig sei oder ob man darauf verzichten könne. Wenn man die Notwendigkeit bejahe, müsse man das Projekt selbst in die Hand nehmen und selbst bauen. Diese Ansicht vertrete auch Herr Zaunegger. Nach einem Memorandum Leopold Grubers würde bei einem Anschluß bei Gerling, wie Linz ihn fordere, um die schlech-

testen Teile der alten Bahnstrecke mit Steigungen von 42 und 56 Promille die Sanierung auf Kosten von Wels gehen. Halte man am eigenen Projekt fest, so sei Stern und Hafferl bereit, dieses auszuführen. Die Brücke käme auf rund zwei Millionen Kronen, die Bahnstrecke selbst auf zweieinhalb Millionen Kronen. Wenn man die gesamte Strecke ab Wels elektrifiziere, käme noch ein Aufschlag von einer halben Million dazu. Die Kosten könnten aufgebracht werden durch zweieinhalb Millionen Prioritätsobligationen zu viereinhalb Prozent, die Stern und Hafferl übernehmen würden, und durch zweieinhalb Millionen Aktien. Die Pachtrente, die man bei einem Betriebsvertrag erzielen müsse, erfordere jährlich wenigstens 210.000 Kronen.

1914 teilte Landeshauptmann Hauser mit, daß er nach dem Tode Pfarrer Hanrieders nunmehr auch für das Welser Projekt eintrete⁶². Am 1. März 1914, dem Eisenbahntag, forderte man den Ausbau der Mühlkreisbahn von Aigen nach Schwarzbach-Stuben und den Anschluß Aschachs an die Mühlkreisbahn, wobei man den Anschluß bei Gerling ablehnte. Daß die Ausarbeitung der Projekte vom Eisenbahnministerium auf Staatskosten erfolgen sollte, wurde begrüßt⁶³.

Von den Eisenbahnprojekten, die infolge des Krieges nicht zur Ausführung kamen und in der Planung steckenblieben, ist noch das einer elektrischen Lokalverbindung Kleinmünchen—Traun—Friendorf—Neubau—Rutting — Pucking — Rudelsdorf — Leithen — Holzleiten — Kappern — Marchtrenk — Weißkirchen — Perna — Wels⁶⁴ von Interesse. Es handelte sich hierbei um eine Lieblingsidee von Dr. Schauer, der aber damit nicht durchgedrungen war. 1913 wurde sie von Interessenten außerhalb von Wels aufgegriffen⁶⁵. Die Bahn war eine Industriebahn für Werke längs des Mühlbaches und für Personenverkehr gedacht. Auch Linz interessierte sich für dieses Projekt und entsandte ebenso wie Wels zwei Vertreter in das Aktionskomitee. Noch im Juli des gleichen Jahres erhielt man die Bewilligung für die technischen Vorarbeiten⁶⁶. Die Kosten für das Projekt wurden mit rund 9800 Kronen beziffert⁶⁷.

V

Der Bau der Westbahn und der Passauer Bahn fällt in die Zeit der politischen Tätigkeit von Dr. Franz Groß, der 1861 Bürgermeister von Wels wurde und mit einer kurzen Unterbrechung dieses Amt bis 1887 bekleidete. Dr. Groß war auch von 1861 bis 1879 Reichsratsabgeordneter und im gemeinsamen Reichsrat Präsident. In der Zeit seiner Amtsführung als Bürgermeister begann der große wirtschaftliche und bauliche Aufschwung von

Wels. Sein Name ist mit dem Beginn der Welser Bahnbauprojekte eng verknüpft. Die Verwirklichung der ersten Etappe dieser Pläne hat er noch selbst durchgeführt.

Die Darstellung des alten Verkehrsnetzes von Wels hat gezeigt, daß der Plan der Nordsüdverbindung, von Rottenmann nach Wels—Wallern nach Böhmisch-Wallern gerade in Wels größten Widerhall finden mußte. Doktor Groß hat mit dem Bau Wels—Aschach einen Teilabschnitt dieser Planung verwirklicht, die von einflußreichen oberösterreichischen Kreisen unter stärkster Mitarbeit Linzer Persönlichkeiten ausgearbeitet worden war. Bis zum ersten Weltkrieg, der allen Bahnbauplänen ein Ende machte, gehen die Welser Bemühungen dahin, dieses Projekt durchzuführen. Auch der Bahnbau Wels—Unterrohr steht mit dieser Planung in Verbindung. Steyr, mit dem Wels immer außerordentlich enge Verbindungen hatte, sollte nach dem von Steyrer und Welser Kreisen ausgearbeiteten Plan nicht nur mit Wels verbunden werden, sondern dadurch auch einen Anschluß an die Nordsüdbahn erhalten.

Da die Anschlußstrecke Unterrohr—Steyr nie im Sinne der alten Planung als Normalbahn ausgebaut wurde, hatte diese Strecke unter großen Schwierigkeiten zu leiden. Um die Schwierigkeiten zu beheben und die drohende Gefahr zu bannen, daß das Almtal so wie vorher schon das Kremstal durch die Kremstalbahn aus dem Welser Wirtschaftsraum herausgelöst wurde, baute man die Almtalbahn, obwohl dahin von Gmunden und Lambach bereits Bahnen geplant waren.

Die Beteiligung an Bahnbauplänen darüber hinaus sind einerseits aus dem Wunsche zum Grundprojekt, weitere Anschlußbahnen zu bauen, zu erklären, anderseits aus einem klaren Erkennen der eigenen Bedürfnisse wie der benachbarten Orte. Man war dabei nicht kleinlich und nicht nur auf Nächstliegendes bedacht, sondern man war davon überzeugt, daß der Aufschwung weiterer Landesteile die beste Grundlage für die Verwirklichung des eigenen Zieles, den Aufschwung von Wels, bedeute. So stellten die Welser Bahnbauten eine Leistung für mehrere Gebiete des Landes dar, in deren Interesse die Bahnbaupläne lagen. Nur so ist es zu erklären, daß von Wels aus das Komitee zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des westlichen Oberösterreichs gebildet werden konnte und daß der Welser Antrag zur Verwirklichung des alten Nordsüdbahnprojektes von 73 Gemeinden unterzeichnet wurde. Auch die Stellungnahme eines gerade in Eisenbahnfragen und in Wirtschaftsfragen so verdienstvollen Mannes wie des Landtagsabgeordneten Pöschl, bei der Beratung dieses Antrages von 1901, kann hier angeführt werden.

Um die Größe der Leistungen von Wels beim Ausbau der Welser Lokalbahnen aufzuzeigen, seien noch einige Vergleichszahlen angeführt.

Die Wohnbevölkerung von Wels, ohne die Garnison, betrug im Jahre 1880 7809, die Zahl der Häuser 503. 1888 stieg die Zahl der Bewohner auf 8450, die der Häuser auf 632. 1910 lebten 12.191 Menschen in Wels in 818 Häusern.

1892 hatte die Stadt Wels bereits um 1,250.000 fl Aktien der Welser Lokalbahnsgesellschaft erworben. Diese Summe, die durch Darlehen aufgebracht wurde, macht etwas mehr als Dreiviertel der gesamten Verbindlichkeiten der Stadt aus, sie ist mehr als sechzigmal so groß als die jährlichen Einnahmen aus der 35prozentigen Gemeindeumlage auf die Steuern.

1902 besaß die Stadt für 2,786.000 Kronen Aktien, das ist rund das Zwanzigfache der 75prozentigen Gemeindeumlage. 1907 betrug das Aktienkapital 2,770.000 Kronen, das ist sechzehnmal so viel wie der Ertrag der Gemeindeumlage von 85 Prozent. Durch notwendige Bauten war damals der Schuldenstand der Gemeinde auf 6,770.000 Kronen angewachsen. Immerhin betrug aber 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.

Wenn man diese Zahlen berücksichtigt, ist es verständlich, warum Wels zögern mußte, sich neue Schulden aufzuladen, um weitere Teile des alten Nordsüdbahnprojektes mit eigenen Mitteln zu bauen. Wohl haben, seit der Verpachtung der Lokalbahnen, die Einnahmen aus Dividenden und Aktien tilgung 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.

Anmerkungen:

¹ Herbert Jandaurek, *Oberösterreichische Altstraßen. Die Straßen der Römer* (Linz 1951).

² Rudolf Noll, *Römische Siedlungen und Straßen im Limesgebiet zwischen Inn und Enns. Oberösterreich* (Der römische Limes in Österreich XXI, Wien 1958).

³ Straßenkarten und Verzeichnisse des frühen 19. Jahrhunderts siehe Benedikt Pillwein, *Geschichte, Geographie und Statistik des Erzherzogtums Österreich ob der Enns*, 3. Teil (Linz 1830).

⁴ *Der Landbote*, Wels.

⁵ *Amtskalender Wels* (Wels 1950).

- ⁶ Atlas von Oberösterreich, 1. Lieferung (Linz 1959).
- ⁷ Josef Sames, *Geschichte der ersten Eisenbahn Budweis—Linz—Gmunden*. Die österreichischen Eisenbahnen 1837—1937 (Wien 1937), Karl Feiler, *Geschichtliches über die Linz—Budweiser Pferdebahn* (Blätter für Geschichte der Technik 8, Wien 1942), S. 42—54 und derselbe, *Die alte Schienenstraße Budweis—Gmunden* (Wien 1952); weitere Literaturnachweise siehe Anmerkung 26.
- ⁸ Josef Sames, *Die Geschichte der Mühlkreisbahn Linz—Urfahr—Algen-Schlägel* (Linz o. J.) — Circular Linz vom 19. Juni 1870: *Erbauung einer Bahn Böhmisches Wallern nach Wallern bei Wels*. Der öö. Landtag bezeichnete am 21. Jänner 1872 die Verbindung Rottenmann—Wels—Böhmisches Wallern als eine Landesfrage.
- ⁹ R. Pr. 1874, S. 577.
- ¹⁰ R. Pr. 1874, S. 584.
- ¹¹ R. Pr. 1874, S. 590; Der Landtag beschloß eine Petition wegen des Bahnbaues Wels—Micheldorf, die Stadt und Handelsgremium Wels eingereicht hatten, dem Handelsministerium zur geneigten Würdigung vorzulegen; R. Pr. 1874, S. 605.
- ¹² R. Pr. 1875, S. 680.
- ¹³ R. Pr. 1876, S. 771.
- ¹⁴ R. Pr. 1879, 16. 6.
- ¹⁵ Das Projekt einer normalspurigen Vicinalbahn von Steyr über Sierninghofen—Sierning—Hall nach Rohr und von da über Kremsmünster—Maydorf nach Wels (Steyr 1880).
- ¹⁶ R. Pr. 1881, 1. 11. und 1882, 2. 5., 6. 6., 19. 6., 1. 8., 5. 9., 13. 9., 5. 12.
- ¹⁷ R. Pr. 1883, 15. 10.
- ¹⁸ R. Pr. 1883, 27. 11.
- ¹⁹ R. Pr. 1884, 4. 3.
- ²⁰ R. Pr. 1884, 4. 3.
- ²¹ R. Pr. 1884, 24. 6.
- ²² R. Pr. 1885, S. 106.
- ²³ R. Pr. 1885, S. 196.
- ²⁴ R. Pr. 1886, S. 90.
- ²⁵ R. Pr. 1886, S. 182, und 1887, S. 30, 68 und 208.
- ²⁶ Übersichtskarte betreffs Herstellung einer Bahnverbindung von Aschach in das Mühlviertel mit Anschluß an die Mühlkreisbahn in Neufelden. (Mit Einzeichnung der Linzer Projekte Aschach—Rottenegg bzw. Gerling.) (1901)
Übersichtskarte der Eisenbahnen zwischen der Elbe und Triest 1902. (Mit Einzeichnung der bestehenden, im Bau befindlichen und projektierten Bahnen.)
Ludwig Tiefenbacher, *Der Bau der Localbahn Wels—Aschach an der Donau*. Vortrag, gehalten in der Fachgruppe der Bau- und Eisenbahn-Ingenieure am 17. März 1887 (Sonderdruck aus Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines, Nr. 26, XII. Jahrgang, 1887).
Bericht des Herrn Dr. Franz Groß betreffend die Localbahn Wels—Aschach. Erstattet in der constituierenden Generalversammlung der Antheilschein-Besitzer am 30. Jänner 1888. Verlag der Localbahn-Gesellschaft Wels—Aschach.
Die Eisenbahnverbindung zwischen Aschach und Neufelden (Wels 1895).
Darstellung der kommerziellen Verhältnisse einer von der Welser Localbahn-Gesellschaft in Wels angestrebten Localbahn, ausgehend von der Station Sattledt der Localbahn Wels—Unter-Rohr über Pettenbach nach Grünau (Wels, 1897).
Actions-Comité für den Anschluß der Wels—Aschacher Bahn an die Mühlkreisbahn. Eingabe an den Landtag vom 26. Februar 1897 (Wels 1897).
6. Beilage zum Protokoll der Generalversammlung vom 16. Dezember 1898: Protokoll aufgenommen im k. k. Eisenbahnministerium am 26. November 1898.
Eingabe an das Abgeordnetenhaus des Reichsrates um Herstellung einer Bahnver-

bindung zwischen dem Südwesten des Königreiches Böhmen und der Mühlkreisbahn sowie zwischen dieser und der Wels—Aschacher Bahn aus Staatsmitteln.

Die Verbindung der Pyhrnbahn über Aschach mit dem Mühlviertel und Böhmen. (Mit Bericht des Finanzausschusses über die Petitionen von 73 Gemeinden um Befürwortung und Unterstützung einer Bahnverbindung zwischen dem Südwesten des Königreiches Böhmen und der Mühlkreisbahn sowie zwischen dieser und der Wels—Aschacher Bahn aus Staatsmitteln. Bericht über die Landtagssitzung am 11. Oktober 1901. Bericht des Finanzausschusses über den Bericht des Landesauschusses.) (Wels 1901.)

Eingabe der Welser Lokalbahn-Gesellschaft an das k. k. Eisenbahnministerium (Wels 1902).

Bericht des Aktionskomitees zur Herstellung einer Verbindung der Pyhrnbahn mit den Welser Lokalbahn und der Staatsbahn über die in Oberösterreich vom 24. April bis 5. Juni 1902 in Angelegenheit der projektierten Eisenbahn Moos (Pettenbach)—Kirchdorf und deren Fortsetzung nach Böhmen abgehaltenen allgemein zugänglichen Versammlungen (Wels 1902).

Beschlüsse, die von allgemein zugänglichen Versammlungen in Oberösterreich in der Zeit vom 24. April bis 5. Juni 1902 in Angelegenheit der projektierten Eisenbahn Moos (Pettenbach)—Kirchdorf und ihrer Fortsetzung nach Böhmen gefaßt wurden (Wels 1902).

Linzer Eisenbahnfragen oder oberösterreichische Eisenbahnfragen? Man lese den Artikel der „Linzer Tagespost“ vom 19. Jänner, des „Welser Anzeiger“ vom 22. und 23. Jänner und den Auszug aus der Rede Sr. Gnaden des Herrn Abtes Baumgartner in der Sitzung des oberösterreichischen Landtages vom 29. Dezember 1906 (Wels 1907).

140 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses — XVIII, Session 1907. 1 — Antrag des Abgeordneten Zaunegger und Genossen.

Aktionskomitee der Gemeinschaft zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des westlichen Oberösterreich in Wels: Bericht über den gegenwärtigen Stand der Eisenbahnverbindungen Kirchdorf—Pettenbach—Aschach—Neufelden (Wels 1909). Aktionskomitee der Gemeinschaft zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des westlichen Oberösterreich in Wels. Memorandum des Aktionskomitees zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des westlichen Oberösterreich anlässlich der in Verhandlung stehenden Projekte elektrischer Lokalbahn von Gmunden über Pettenbach nach Kirchdorf und von Linz nach Eferding (Wels 1909).

Abwehr gegen die „Stellungnahme“ der Landeshauptstadt Linz und der Stadt Urfahr in Angelegenheit der Bahnverbindung Aschach—Neufelden (Wels 1912).

Aktionskomitee der Gemeinschaft zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des westlichen Oberösterreich in Wels. Rundschreiben gegen das Linzer Projekt der Eisenbahnverbindung über Landshaag nach einem unterhalb Gerling gelegenen Punkt (Grieskirchen 1912).

Abwehr gegen die „Stellungnahme“ der Landeshauptstadt Linz und der Stadt Urfahr in Angelegenheit der Bahnverbindung Aschach—Neufelden (Wels 1914).

A. H., Aus der oberösterreichischen Eisenbahngeschichte (Welser Anzeiger 1935, Nr. 33); Der Bau der Lokalbahn Wels—Aschach vor 50 Jahren (Linzer Volksblatt 1936, Nr. 9); Dr. A. H., Aus der Geschichte der Welser Lokalbahn (Welser Zeitung 1950, Nr. 11); Normalspurige Vicinalbahn Steyr—Kremsmünster—Wels (Linzer Tagespost 1880, Nr. 227 und 228); Bemerkungen zum Eisenbahnprojekt Wels—Rohr (Linzer Tagespost 1882, Nr. 226 und 231); Die Rottenmann—Welser Bahn (Landwirtschaftliche Zeitschrift 1871, Nr. 15); Die Flügelbahn Wels—Kirchdorf. Mit einer Übersichtskarte (Wels, Haas, 1874); Weitere Literatur vgl. Hans Commenda, Materialien zur landeskundlichen Bibliographie Oberösterreichs (Linz 1891), S. 532—35,

537—9, Eduard Straßmayr, Bibliographie zur oberösterreichischen Geschichte 1891—1926 (Linz 1929), Nr. 1515—1553, 1927—1934, Nr. 1905—1965, 1949—1953 und Nr. 1390—1407.

- ²⁷ R. Pr. 1888, S. 6 und 32. Für den Verwaltungsrat wurden vorgeschlagen: Dr. Groß, Dr. Schauer, J. Fritsch, L. Gruber, Jungwirth, F. Holter.
Als Revisoren Falkensammer, Straberger und Englmayer. Als Vertreter der Stadt wurde Dr. v. Benak in den Verwaltungsrat entsandt. Zum Präsidenten wählte die Versammlung Dr. Groß, zum Vizepräsidenten Dr. Schauer.
- ²⁸ Die Dividenden betrugen: 1888: 2 Prozent; 1889: 3 Prozent; 1890: 2½ Prozent; 1891: 3 Prozent; 1892: 3 Prozent; 1893: —; 1894: 1 Prozent; 1895: 1 Prozent; 1896: 1 Prozent; 1897: 1½ Prozent; 1898: 1 Prozent; 1899: 1½ Prozent; 1900: 2½ Prozent; 1901: 2 Prozent; 1902: 1½ Prozent; 1903: 2 Prozent; 1904: 3 Prozent; 1905: 3 Prozent.
- ²⁹ Der Bau wurde durch die Firma Zelenka und Hoke ausgeführt. Das Projekt stammt von Ing. Tiefenbacher. Die Vorarbeiten zu diesem Bau liefen bereits seit 1889 (R. Pr. 1889, S. 109). Die Brückenkonstruktionen wurden von der Fa. Milde u. Co. (Wien) und die Hochbauten von Baumeister R. Kunz (Wels) ausgeführt.
Die Erteilung der Konzession wurde Bürgermeister Dr. Schauer vom Kaiser Franz Josef während des Hofalles persönlich mitgeteilt. (R. Pr. 1892, S. 26, und Brief Dr. Schauers an seine Eltern, Jahrbuch des Musealvereines Wels, IV/1957, Wels, 1958, S. 183 f.).
- ³⁰ Die Eröffnung bis Kremsmünster fand am 14. Oktober, die der ganzen Strecke am 19. November 1893 statt. Der Bau wurde von der Firma Stern und Hafferl durchgeführt. Das Projekt bearbeitete Baurat Stummer von Traunfels. Die Genehmigung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten wurde 1894 für die Strecke Sattledt—Viechtwang oder Scharnstein erteilt. 1898 erfolgte der Beschluß, die Almtalbahn zu bauen (R. Pr. 1898, 24. Juni). Gleichzeitig erhielt Lambach die Vorkonzession für eine Bahn Lambach—Scharnstein—Grünau als Schmalspurbahn. Die Kremstalbahn strebte eine Strecke Wartberg—Grünau an und Gmunden wollte eine direkte Verbindung zur Kremstalbahn. Die Trassenrevision Lambach—Vorchdorf—Eggenberg fand am 20. September 1899 statt. 1899 ging von Lambach eine Aktion gegen die Almtalbahn aus. Wels protestierte dagegen, weil es seine wirtschaftlichen Interessen bedroht sah. Die Konzession für die Almtalbahn wurde am 1. Juni 1899 erteilt. Für diese hatten sich Landeshauptmann Ebenhoch und die Abgeordneten Abt Achleutner (Kremsmünster) und Zaunegger (Grieskirchen) besonders eingesetzt. Der Baubeginn fand am 15. April 1900 statt. Der erste Probezug verkehrte am 16. April 1901. Die Baukosten betrugen 3.781.800 Kronen, von denen 3.400.000 Kronen durch vier Prozent Prioritätsobligationen gedeckt wurden. Für den Rest wurden Aktien ausgegeben, die vom Staat (481.800 Kronen), vom Land, von der Stadt Wels und von Privatinteressenten übernommen wurden.
- ³¹ R. Pr. 1906, S. 644. Die Vereinbarungen wurden am 13. November 1906 nach dem Muster der Vereinbarungen mit der Kremstalbahn und der Mühlkreisbahn getroffen. An dem Zustandekommen des Vertrages hatten Reichstagsabgeordneter Franz Holter und Gemeindevorstandsmitglied und Verwaltungsrat der Lokalbahn L. Gruber besonderen Anteil.
Die Stadt war im Besitz von 76 Prozent der Aktien. Sie erhielt aus dem Pacht-schilling jährlich 113.230 Kronen, hatte aber selbst für Darlehen, die sie zur Übernahme der Aktien hatte aufnehmen müssen, für Tilgung und Zinsendienst jährlich 119.107 Kronen 53 Heller zu zahlen.
- ³² Die Stundengeschwindigkeit wurde 1903 von 30 auf 35 Kilometer erhöht. Bis zum Jahre 1892 betrug sie überhaupt nur 25 Kilometer. 1892 verkehrten statt der vertraglichen drei Zugpaare nach Aschach bereits vier Zugpaare. 1895 verkehrten auch nach Unterrohr drei Zugpaare und ein viertes bis Kremsmünster.

- ³³ Die Eröffnung der Almtalbahn erfolgte am 23. Mai 1901. Die Erträge sind bis 1899 in Gulden, ab 1900 in Kronen angegeben.
- ³⁴ In dieser Zeit wurden jährlich auf der Alm noch 3391 Holzflöße mit einer Ladung von rund 400.000 Meterzentnern befördert. Man erwartete sich jährlich einen Gütertransport von 4000 Waggons. Schwierigkeiten ergaben sich bei den Vorverhandlungen im Almtal durch ein Gegenprojekt, das von Gmunden aus dieses Gebiet erschließen wollte.
- ³⁵ Im Zusammenhang mit einem Antrag, die Lokalbahn an die Staatsbahn zu verpachten. Gefordert wurde eine zweieinhalbprozentige Dividende, die sich bis 1909 auf vier Prozent steigern sollte.
- ³⁶ R. Pr. 1897, S. 265. Aktienkapital der Stadt in diesem Jahr 1,634.000 fl.
- ³⁷ Der Mittelsmann bei den Verhandlungen mit der Reichsbahndirektion war der Professor für Verkehrswesen Dr.-Ing. Giese, der als Fachmann für Verkehrsbetriebe anerkannt war und auch gute Beziehungen zu den maßgeblichen Stellen des Reichsverkehrsministeriums und zur Akademie für deutsches Recht in Berlin besaß.
- ³⁸ R. Pr. 1889, S. 244 und 272.
- ³⁹ R. Pr. 1890, S. 176. Die Anregung zu ihrer Begründung ging von einem Ausschuß von Welser Kaufleuten aus, in dem Franz Holter führend beteiligt war. Die Welser Handelsschule zählt zu den ältesten Handelsschulgründungen.
- ⁴⁰ R. Pr. 1898, S. 55.
- ⁴¹ R. Pr. 1896, S. 162; R. Pr. 1897, S. 394.
- ⁴² R. Pr. 1900, S. 821. In das Gymnasiumkomitee wurden Dr. Schauer, Dr. v. Benak, F. Blaimschein, Dechant J. Flotzinger, L. Falkensammer, J. Guttenberg, L. Gruber, A. Gortana, J. Weixelbaumer, F. Holter, Dr. H. Kerschner, Dr. C. Mitterdorfer, I. Muhr, J. Rehak, K. Richter, F. Rosenauer, G. Straberger gewählt. — Verstaatlicht wurde die Anstalt am 1. September 1912.
- ⁴³ Am 12. Juni 1900 fand auch eine Interessentenversammlung für eine Bahn am rechten Donau-Ufer von Aschach nach Passau statt.
- ⁴⁴ R. Pr. 1894, S. 561.
- ⁴⁵ R. Pr. 1894, S. 312.
- ⁴⁶ Die Genehmigung zum Einreichen des Detailprojektes wurde im Juni 1900 erteilt. R. Pr. 1900, S. 176.
- ⁴⁷ R. Pr. 1901, S. 452.
- ⁴⁸ R. Pr. 1904, S. 540.
- ⁴⁹ R. Pr. 1901, S. 544.
- ⁵⁰ R. Pr. 1902, S. 79, 101, 145.
- ⁵¹ R. Pr. 1902, S. 173.
- ⁵² R. Pr. 1905, S. 353.
- ⁵³ R. Pr. 1905, S. 408.
- ⁵⁴ R. Pr. 1905, S. 364.
- ⁵⁵ R. Pr. 1905, S. 548.
- ⁵⁶ R. Pr. 1907, S. 313.
- ⁵⁷ Sie vertraten im wesentlichen das Nordsüdbahnprojekt.
- ⁵⁸ R. Pr. 1907, S. 552.
- ⁵⁹ R. Pr. 1908, S. 411; 1909, S. 331. Reichsratsabgeordneter Abt Baumgartner und Reichsratsabgeordneter Zaunegger setzten sich in der Budgetdebatte vergeblich dafür ein.
- ⁶⁰ R. Pr. 1910, S. 173. Außerdem hatte Dr. Schauer beim Kaiser eine Audienz in dieser Sache (R. Pr. 1910, S. 519).
- ⁶¹ R. Pr. 1911, S. 623 und 713, und 1912, S. 51 ff.
- ⁶² R. Pr. 1914, S. 52.

⁶³ R. Pr. 1914, S. 124.

⁶⁴ R. Pr. 1913, S. 34, 57, 316, 459, 557.

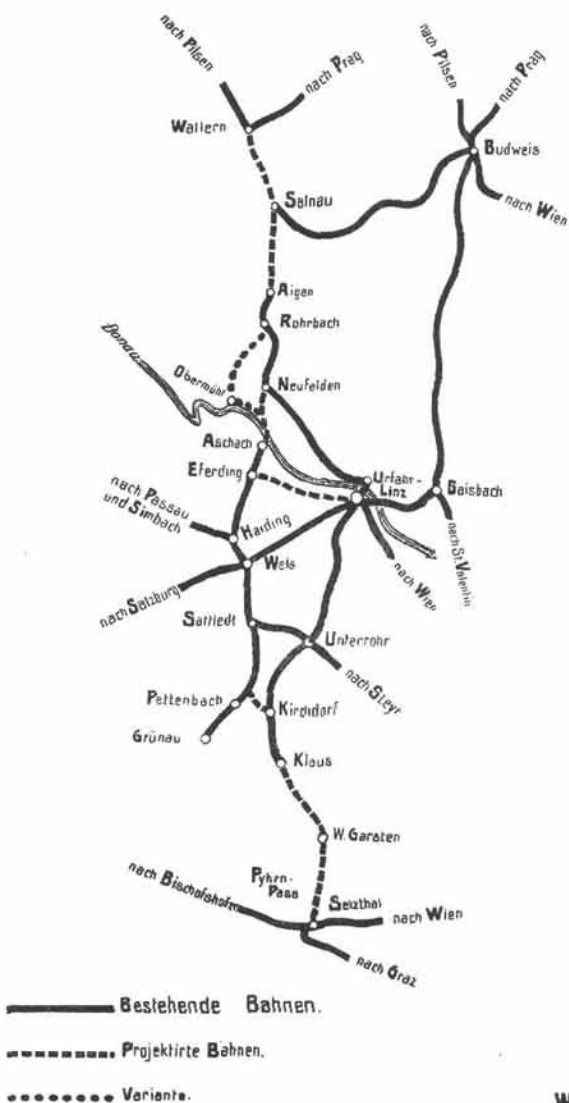
⁶⁵ Aktionskomitee: Reichsratsabgeordneter Kreilmair, Fabrikbesitzer W. Becker (Marchtrenk), Mühlenbesitzer Zauner (Traun), ein Vertreter der Enderlin-Werke in Traun, Bürgermeister Dr. Schauer (Wels), Spediteur Fr. Wiesinger (Wels), Fabrikant Schenkel (Wels) und L. Gruber (Wels).

⁶⁶ R. Pr. 1914, S. 459.

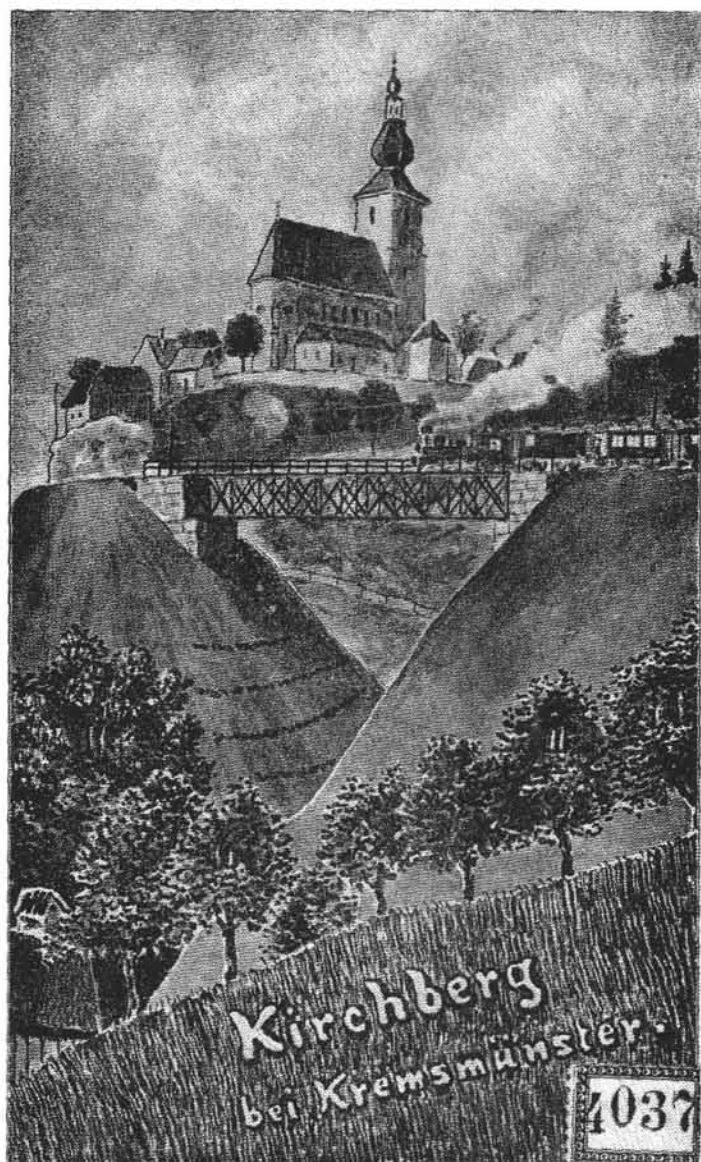
⁶⁷ R. Pr. 1914, S. 557.

ÜBERSICHTSKARTE

für den Anschluss der Wels-Aschacherbahn an die Mühlkreisbahn und für die Verbindung der letzteren mit den südböhmischen Bahnen.

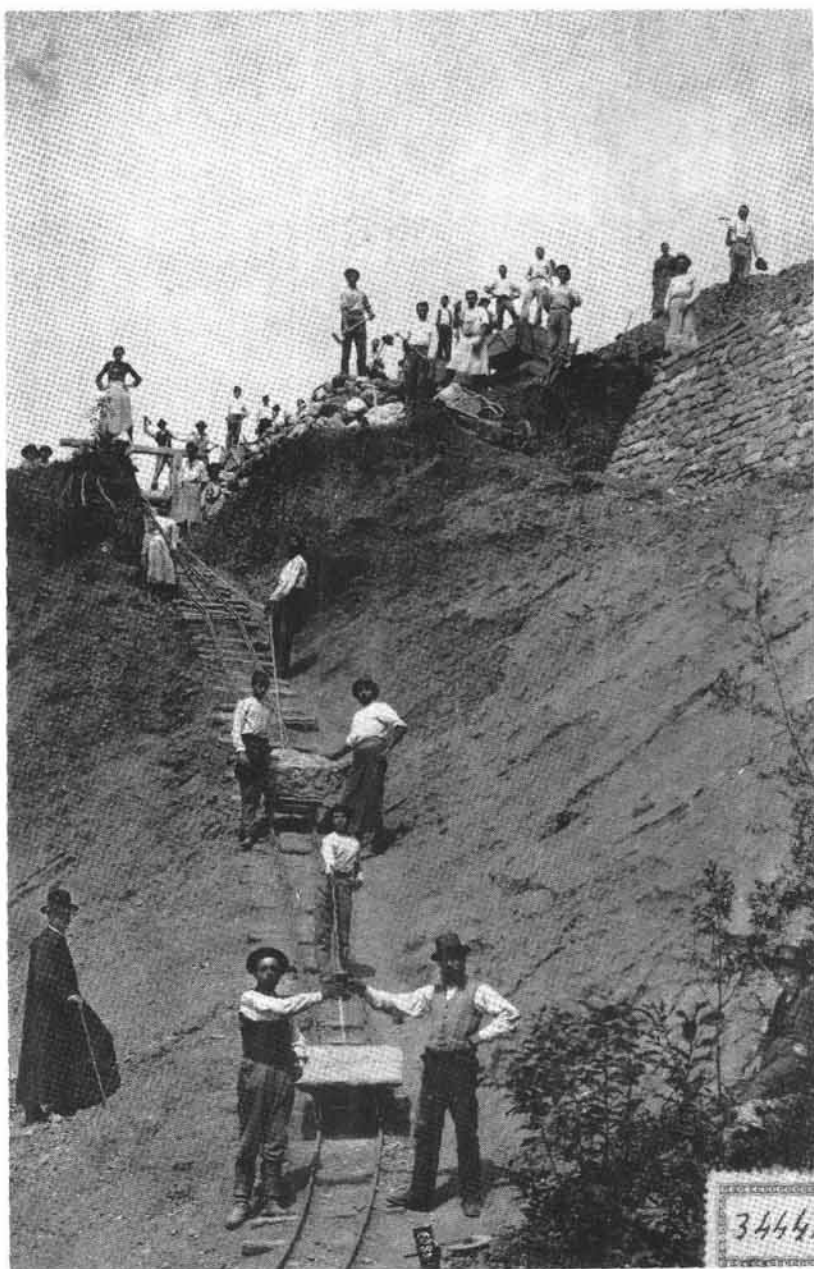


Wels, im April 1901

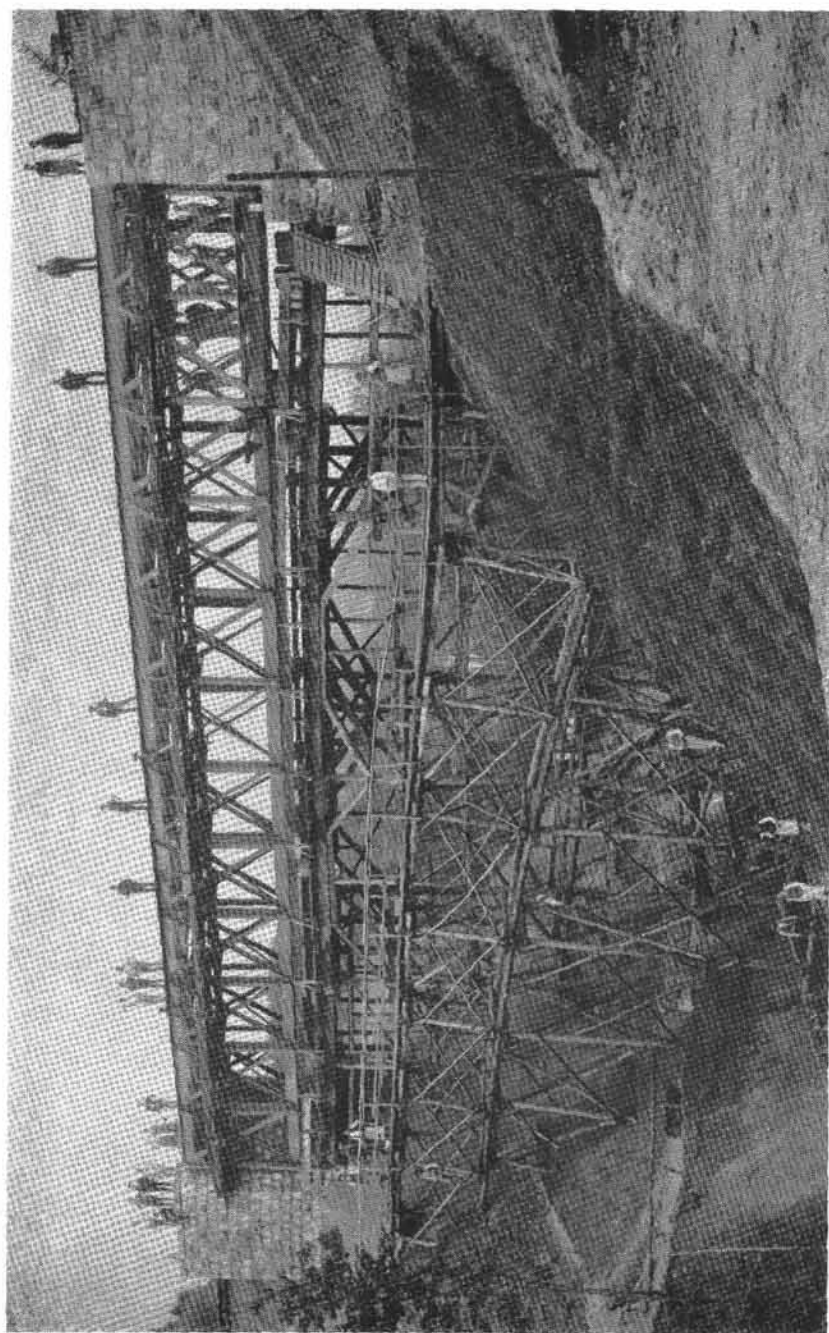


Ansicht aus dem ersten Fahrplanplakat der Welser Lokalbahnen (1892). Gezeichnet von Dr. Franz von Benak (geb. Baden bei Wien 14. September 1838, Dr. jur., 1869 Advokat in Linz, 1873 bis 1877 Linzer Gemeinderat, 1887 bis 1913 Stadtrat und Stadtamtsdirektor in Wels, Ehrenbürger der Stadt, gest. 4. Jänner 1919).

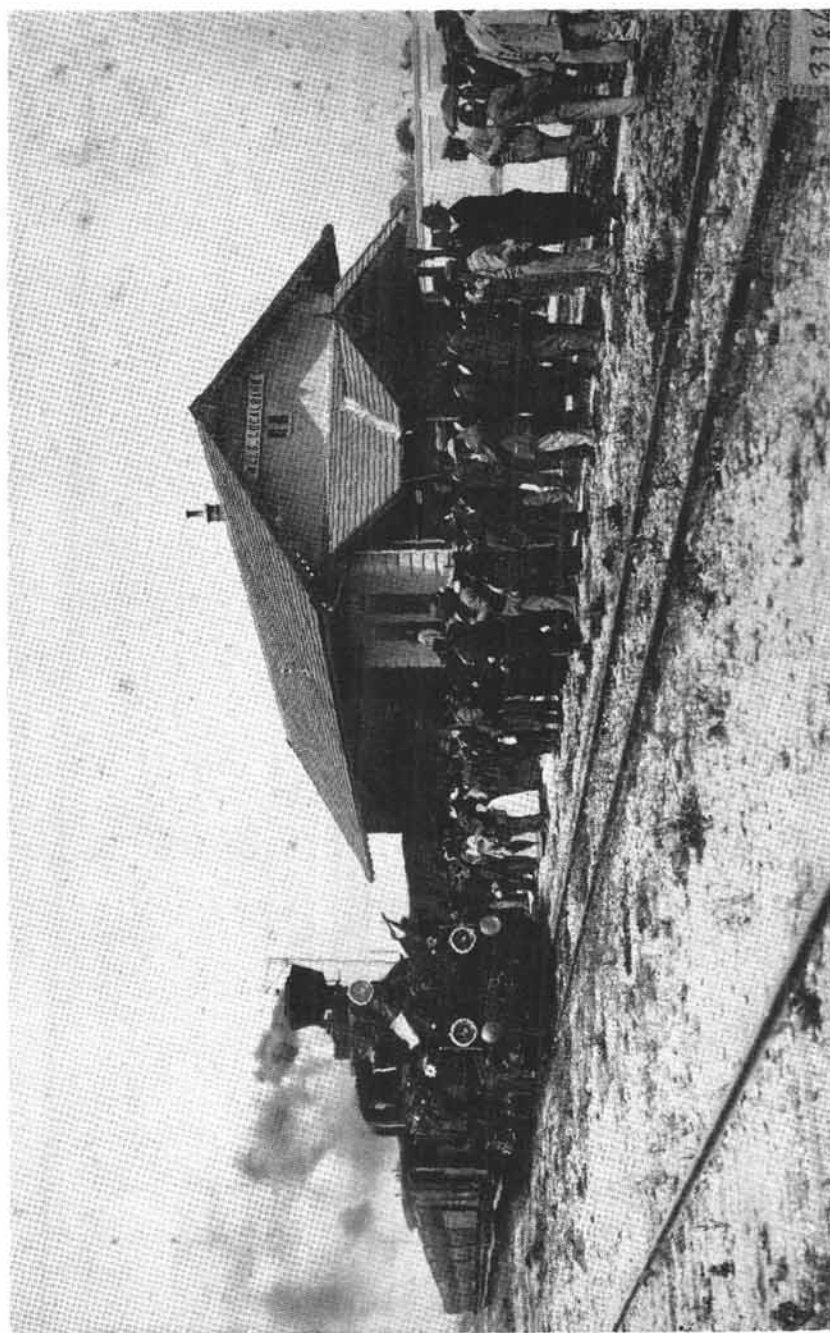
(Orig. Stadtmuseum Wels)



Ansicht vom Bau der Bahnstrecke Wels — Unterrohr 1892.
(Orig. Stadtmuseum Wels)



Ansicht von einem Brückenbau (Kirchberg bei Kremstünster) der Bahnstrecke Wels — Unterrohr 1892.
(Orig. Stadtmuseum Wels)



Eröffnungszug der Strecke Wels — Grünau am 23. Mai 1901.

(Orig. Stadtmuseum Wels)