

Die Ybbstalbahn

von Friedrich Richter

Eine Idee und ihre gesetzliche Verwirklichung

Schon vor 130 Jahren, also etwa um 1870, waren Bestrebungen im Gange, durch das Tal der Ybbs, von Waidhofen flußaufwärts bis zur Wasserscheide und dann weiter durch das Tal des Bodingbaches bis Kienberg-Gaming, eine Bahnlinie zu bauen. Mit der Eröffnung der „Kronprinz-Rudolf-Bahn“ im Jahre 1872 wurden diese Bemühungen erneut relevant, jedoch machte der Börsenkrach des Jahres 1873 alles zunichte.

Nach Fertigstellung der Bahnlinie Pöchlarn-Kienberg-Gaming im Jahre 1877 wurde der Gedanke eine Bahnverbindung zwischen Waidhofen an der Ybbs und Kienberg-Gaming zu bauen, wieder aktuell. Zu diesem Zwecke wurde im Jahre 1882 ein „Ybbstalbahn-Comité“ gegründet, dessen Obmann der Waidhofener Landtags-Reichsratsabgeordnete Gottfried Jax wurde. Im gleichen Jahre wurde von diesem Komitee eine Denkschrift bzw. „Petition“ an das Abgeordnetenhaus des Reichsrates gerichtet, in welcher eindringlich und erschütternd die Not und Armut des Ybbstales dargestellt wurde. In den folgenden Jahren kam es zu einem ausgedehnten Schriftwechsel zwischen den kompetenten Stellen. Man war sich aber darüber klar, daß bei der Errichtung der Bahnlinie durch das Ybbstal nicht nur der Staat, sondern auch das Land Niederösterreich finanziell seinen Anteil zu tragen habe. Erstmals finden wir in der heimischen Presse im Jahre 1887 einen größeren Artikel, der sich mit der Notwendigkeit der Erbauung der Ybbstalbahn befaßt. Hier heißt es: „In unserem schönen Nachbarlande Oberösterreich sahen wir in den letzten Jahren eine Reihe von Bahnen entstehen - Kremstalbahn, Vöcklabruck-Kammer, Wels-Aschach-, Mühlkreisbahn- und mehrere Bahnprojekte reifen ihrer Ausführung entgegen.

Angesichts dieser Rührigkeit unserer Nachbarn im Bahnbau ist es verwunderlich, daß das Projekt der Ybbstalbahn, wie es scheint, ganz einschlafen konnte, umso mehr als diese Bahn doch von weittragender Bedeutung für Waidhofen ist. Der Gedanke an diese Bahn wird wieder wachgerufen durch die gegenwärtig in Steyr durchgeführte Aktivierung des Projektes der Steyrtalbahn, die in vielen Dingen mit der Ybbstalbahn ganz gleichartige Verhältnisse hat. Wenn die Steyrtalbahn gebaut wird, warum soll nicht auch die Ybbstalbahn gebaut werden können, die gewiß eher günstigere Aussichten wie jene hat? Der Grund, warum dazu heute noch gar keine Aussicht vorhanden, ist wohl darin zu suchen, daß für die Steyrtalbahn äußerst geschickt und energisch gearbeitet wird, während für die Ybbstalbahn gar nichts geschieht. - Es scheint daher gewiß an der Zeit, die Bedeutung und Aussichten der Ybbstalbahn etwas näher zu betrachten.

Seit Bestehen der Bahnverbindung Waidhofens mit der Westbahn hat sich am unteren Lauf der Ybbs von Waidhofen abwärts ein reiches industrielles Leben entwickelt. Es entstanden mehrere Papierfabriken, Holzschleifereien, eine Zementfabrik, und die an der Ybbs gelegenen Eisenwerke haben sich bedeutend entwickelt.

Gegenwärtig ist die ganze Wasserkraft an der unteren Ybbs bis Waidhofen vollständig ausgenützt.

Sämtliche Rechte liegen beim Autor.

Dieselbe Entwicklung, die das Ybbstal von Waidhofen abwärts genommen hat, kann und wird im oberen Ybbstal durch die Ybbstalbahn hervorgerufen werden.

Der durch die industrielle Entwicklung entstehende Verkehr wird Waidhofen zu Gute kommen, gerade so wie der Verkehr des unteren Ybbstales hauptsächlich Amstetten zu Gute kam und selbes zu einem rasch aufblühenden Orte machte.

In dem industriellen Aufschwunge ist der Hauptverkehr und die Bedeutung der Bahn zu suchen; die schon bestehenden industriellen Anlagen werden lebensfähiger und viele neue Werke werden entstehen.

Durch die heutige scharfe Konkurrenz trachten alle Industrien so billig wie möglich zu produzieren, daher sehen sich viele gezwungen, die Großstädte mit dem teuren Dampftrieb zu verlassen und die billigen Lohn- und Lebensverhältnisse des Landes aufzusuchen.

Die Wasserkräfte werden daher immer gesuchter werden.

Die Ybbs ist aber ein wasserreicher, eisfreier Fluß mit festen, hohen Ufern und starkem Gefälle, daher zu industriellen Zwecken vorzüglich geeignet, und ist in ihrem oberem Lauf beinahe noch gar nicht ausgenützt, während sich dort viele sehr günstige Plätze zu industriellen Anlagen vorfinden.

Selbstredend ist die Bahn von größter Bedeutung für die Bewertung der Bodenprodukte. Die mineralischen Bodenschätze werden dann erst eine lohnende Verwertung finden.

Eine intensive lohnende Forstwirtschaft und Landwirtschaft ist nur in einer mit einem Verkehrsmittel versehenen Gegend möglich.

Vor allem sind es die Produkte der Forstwirtschaft, die der Ybbstalbahn als Hauptgegenstand der Verfrachtung zufallen werden.

Der größte Teil des Waldbesitzes in dem dieser Bahn zufallenden Gebiet ist gegenwärtig in den Händen von Baron Rothschild und Fürst Rosenberg vereint.

Ein Teil dieses Waldkomplexes steht schon in guter Kultur, der größte Teil aber wird erst einer intensiven rationellen Kultur zugeführt.

Sobald aber diese Flächen einmal schlägerungsfähig sein werden, müßte, nachdem die Errichtung einer Flößerei an der Ybbs nicht mehr denkbar, für die Abfuhr der großen Menge Forstprodukte unbedingt ein Verkehrsmittel geschaffen werden, wenn die Ybbstalbahn nicht schon bestünde.

Die Verwertung dieser Forstprodukte wird dann auch neue holzindustrielle Etablissements an der Ybbs hervorrufen.

Die Landwirtschaft wird, da sie ihre Produkte durch die Bahn besser verwerten kann, lohnender und zu einer intensiveren Produktion angeregt werden.

Die in dieser Gegend seit altersher angesiedelte und besonders an der oberen Ybbs betriebene Eisenindustrie besteht dort fast nur mehr in Ruinen, sie wird erst durch die Bahn aufleben können.

Ein weiterer Faktor, der für diese Bahn in Betracht kommt, ist der Fremdenverkehr. Die lieblichen Gebirgsgegenden des südwestlichen Niederösterreichs sind noch viel zu wenig genannt und gewürdigt, weil sie dem allgemeinen Verkehr noch nicht erschlossen sind; trotz der mangelhaften Verbindungen nimmt der Verkehr in diesen Gegenden immer mehr zu; ist erst die Bahn gebaut, wird durch dieselbe ein neues frisches Leben zugeführt werden und Opponitz, Hollenstein, Göstling, Lunz werden gesuchte und beliebte Touristenstationen werden.

Sämtliche Rechte liegen beim Autor.

Jedes Verkehrsmittel hebt den Verkehr und so dürfte auch die Ybbstalbahn einen viel größeren Personenverkehr erhalten, als man ursprünglich annehmen kann.

Über die Notwendigkeit und Zukunft einer Ybbstalbahn kann kein Zweifel mehr sein, die Schwierigkeit liegt nur in der Finanzierung, in der Geldbeschaffung für dieses Unternehmen. Heutzutage fallen die Bahnen, namentlich Lokalbahnen, einer Gegend nicht mehr im Schlafe in den Schoß, sie wollen sauer und redlich erworben sein.

Die Ybbstalbahn wird aber nur eine Lokalbahn sein, und ganz gefehlt wäre es zu hoffen, daß selbe einmal vom Staat allein gebaut werden wird, denn an diese Bahn wird sich weder ein verkehrspolitisches, noch ein strategisches, noch sonst ein allgemeines Interesse knüpfen, sie ist wie gesagt nur eine Bahn von lokalem Interesse und soll auch als solche aufgefaßt werden.

Es muß nicht mit Audienzen und Petitionen von oben angefangen werden, sondern von unten muß zuerst gewirkt, die Bevölkerung für die Bahn interessiert, und die Interessenten zur möglichsten Mithilfe herangezogen werden.

Leider kann man von der Stadtvertretung Waidhofens keine materielle, dafür aber moralische Unterstützung dieses Bahnprojekts erwarten. Doch die Bevölkerung wird gewiß das Möglichste dazu beitragen, denn der Hauptvorteil aus dieser Bahn wird Waidhofen zufallen. Hat aber die Bevölkerung das Möglichste getan, so wird sich auch weiter Geld zu dem Unternehmen finden, und das Land, welches ohnehin zu diesem Bahnbau schon bedingungsweise einen Betrag von fl. 150.000 votierte, wird so wie die Regierung durch entsprechende größere Beteiligung das Unternehmen ermöglichen.

Heute findet sich aber kein Geld zu einem Unternehmen, bei dem die Geldgeber nicht die Überzeugung gewinnen können, daß es nicht nur sicher angelegt, sondern auch eine Rente abwerfen wird.

Daher ist die Frage der Rentabilität die erste und wichtigste Frage bei jedem auf sich selbst gestellten Bahnbauunternehmen.

Die Rentabilität hängt aber davon ab, ob die Betriebseinnahmen im richtigen Verhältnis zu dem im Bahnbau investierten Kapital stehen.

Es darf kein größeres Kapital investiert werden als voraussichtlich von den Betriebseinnahmen nach Abschlag der Betriebskosten verzinst zu werden vermag.

Die Baukosten einer Bahn und zwar namentlich im gebirgigem Terrain differieren aber sehr wesentlich, je nach dem dieselbe normalspurig oder schmalspurig gebaut wird.

Würde die Ybbstalbahn normalspurig gebaut, so dürfte der Bahnbau sehr kostspielig sein, und wäre es wahrscheinlich sehr in Frage gestellt, ob das in diesem Falle bedeutende Bau- und Anlagekapital jemals verzinst und amortisiert werden könnte.

Die Frage der Spurweite wäre daher in erster Linie zu entscheiden.

Mit der Annahme der Schmalspur wäre das Bahnprojekt der Möglichkeit der Ausführung bedeutend näher gerückt.

Gegen die Schmalspurbahn hat sich im Publikum nicht ganz mit Recht ein größeres Vorurteil festgesetzt. -Das Hauptbedenken gegen diese Bahn, nämlich das Umladen, wird hinfällig durch die neuere Einrichtung, daß man ganze Wagenladungen von Normalbahnen auf Schmalspurbahnen mittels sogenannter Rollböcke weitertransportieren kann.

Die Hauptvorteile der Schmalspur sind außer den bedeutend geringeren Baukosten, daß sie sich dem Terrain besser anschmiegt, und daher viel näher zu den Auf- und Abladestellen geführt werden kann.

Sämtliche Rechte liegen beim Autor.

In Österreich wurde sie noch selten angewendet, im Auslande werden die Lokalbahnen in der Regel schmalspurig gebaut. Entspricht die Schmalspur schon im Allgemeinen bei Lokal-Bahnbauten, so wird sie aber ganz besonders bei Lokalbahnen in schmalen, vielfach sich windenden Gebirgstälern die einzig richtige Bahn sein. Gerade wie jetzt Steyr als Ausgangspunkt eines Netzes schmalspuriger Lokalbahnen in Oberösterreich gedacht wird, könnte auch Waidhofen der Ausgangspunkt eines Netzes schmalspuriger Bahnen in Niederösterreich werden.

Diese Bahnen könnten einerseits der Ybbs entlang nach Opponitz, Hollenstein, Göstling, Lunz, Gaming, geführt werden, andererseits über Ybbsitz-Gresten in das Tal der kleinen Erlauf bis Wieselburg.“

Die Ortsgemeinde Weyer, unterstützt von einigen anderen Gemeinden, bemühte sich sehr, daß die geplante Bahnlinie nicht in Waidhofen enden sollte, sondern von Hollenstein direkt in Weyer an die „Kronprinz-Rudolfs-Bahn“ anschließen sollte und legte sogar ein ausgearbeitetes Projekt ihrer Version vor. Dieses Projekt hatte aber einerseits schon deshalb keine Aussicht auf

Verwirklichung, da die Geländebeziehungen äußerst schlecht waren und andererseits die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Ybbstales der Grund für den Bahnbau war.

So findet man im „Alpenboten“ vom 22. Dezember 1889 unter dem Titel „Die Ybbstalbahn“ einen Artikel aus Weyer, der sehr lebhaft für die Ausmündung dieser Bahn in Weyer eintritt und nachzuweisen versucht, „daß nur der Anschluß in Weyer dem Ybbsthale jene Vorteile bringen werde, welche von der Bahn erwartet werden können, aber auch gefordert werden müssen.“

Im „Boten von der Ybbs“ erscheint daraufhin eine Replik zu diesem Thema wie folgt: „Diese Bemerkung ist gewiß interessant genug, um sich mit diesem Artikel eingehender zu beschäftigen. Wir wollen uns mit dem Verfasser nicht streiten, es sind ja keine sachlichen fachmännischen Darlegungen, sondern lediglich nur die Wiedergabe einer eigenen Anschauung, die zu haben man niemand verwehren kann; es fällt uns auch nicht bei, den Schreiber dieses Artikels belehren oder bekehren zu wollen, wir wollen nur gegenüber einer öffentlichen Darlegung über die Ybbstalbahn, die das Interesse Waidhofens an dieser Frage ganz einfach vollkommen unberücksichtigt läßt oder gar negiert, auch den Standpunkt Waidhofens hervorheben.

Der Verfasser gehört offenbar zu jenen Laien, die eine Bahn mit der Karte und dem Lineal in der Hand bauen wollen; ist die Ybbstalbahn einmal von Kienberg bis Gaming gebaut, dann nimmt man eine Karte und ein Lineal zur Hand, sucht die nächste Bahnlinie auf, verbindet mittels des Lineals Hollenstein auf den kürzesten Wege mit dieser Bahnlinie und trifft da auf Weyer, das ist also nach der Meinung des Verfassers die einzig richtige Ausmündung für die Ybbstalbahn.

Das ist so sonnenklar, daß der Verfasser damit auch jenen die Augen zu öffnen glaubt, die bisher für einen Anschluß in Waidhofen eintraten.

Dem Verfasser ist es offenbar noch nicht genügend klar, daß für Lokalbahnen ganz andere Gesichtspunkte maßgebend sind, als wie für Hauptbahnen; für Hauptbahnen ist der kürzeste Weg zwischen zwei Hauptpunkten maßgebend, für Lokalbahnen nur der entwicklungsfähigste Weg.“ Der Schreiber o.a. Zeilen setzt sich weiter dann mit allen jenen Fragen auseinander, die für die Führung der Trasse über Hollenstein nach Waidhofen seiner Ansicht nach maßgebend sind. Es würde zu weit führen, alle diese Belange hier wiederzugeben.

„Der industrielle Ort Ybbsitz würde namentlich durch eine Bahnverbindung sehr gehoben werden.

Sämtliche Rechte liegen beim Autor.

Diese oberösterreichischen und niederösterreichischen Schmalspurbahnen könnten später einmal via St. Peter oder Neustift und Ramingbach miteinander in Verbindung gebracht werden und wäre dann die kürzeste Verbindung zwischen Waidhofen und Steyr hergestellt, zwei Orten, welche so vielfache gemeinsame Interessen haben.

Je kleiner jedoch mit dem Bau solcher Bahnen begonnen wird, desto besser, denn große Kapitalien finden sich schwer, hingegen ist ein geringeres Kapital für eine kleine Anfangsstrecke leicht aufgebracht, und wenn selbst mit einem kleinen Stück einmal der Anfang gemacht wurde, ist das Schwierigste überwunden, und sie wird dann von selbst weiterfinden.

Der richtige Anfang wäre, einmal eine Bahnstrecke bis Hollenstein zu bauen, später dann eine Abzweigung nach Ybbsitz herzustellen, und diese Ansätze je nach Chancen weiterzuführen.“

Fünf Jahre dauerte es noch, bis die Waidhofner in der Person des Gemeinderates der Stadt und Landtags- und Reichsratsabgeordneten Gottfried Jax initiativ wurden. Jax wurde auf Grund seiner Verdienste am 19. August 1893 zum Ehrenbürger Waidhofens ernannt. Aus dem Protokoll der Gemeinderatssitzung sei folgende Darstellung entnommen. „Schließlich stellt Herr Gmdr. Fuchs den von 12 Gemeinderäten gefertigten Dringlichkeitsantrag: Der Gemeinderat wolle in Ansehung des so strebsamen und verdienstvollen Wirkens im

Allgemeinen, so wie im Interesse der Gemeindeangelegenheiten fördernden Tätigkeit, insbesondere aber im Hinblick auf die so rastlosen wie immer anstrengenden Arbeiten in der für unsere Stadt so hochwichtigen Lebensfrage betreffs den Bahnbau der Strecke Waidhofen-Kienberg-Gaming in dankbarster anerkennendster Weise beschließen, den hochgeehrten verdienstvollen Landtags- und Reichsratsabgeordneten Herrn Gottfried Jax zum Ehrenbürger zu ernennen. Der Herr Bürgermeister als Bruder desselben tritt ab. Es wurde sonach nach Abgabe von 14 Stimmen Herrn Gottfried Jax das Ehrenbürgerrecht der Stadt Waidhofen an der Ybbs mit 11 gegen 3 Stimmen verliehen.“

Gottfried Jax wurde am 4. November 1844 als Sohn des Lederermeisters Anton Jax geboren, besuchte die Volks- und Unterrealschule in Waidhofen, die Oberrealschule in Linz, bezog mit 16 Jahren die Technik in Wien und hierauf die Bergakademie in Leoben; im Jahre 1866 wurde er Hüttenadjunkt, im nächsten Jahre Hüttenmeister und im Jahre 1868 Hüttendirektor der Judenburger Eisenwerke; nach Umwandlung derselben in eine Aktiengesellschaft wurde Jax Direktor der St. Michaeler Eisenwerke und, nachdem diese in den Besitze der Montangesellschaft übergegangen waren, zog er sich im Jahre 1888 nach Waidhofen zurück; im Jahre 1890 wurde er in den Landtag gewählt, im Jahre 1891 in den Reichsrat, dem er bis zum Jahre 1900 angehörte. Durch eine Periode gehörte Gottfried Jax auch dem Gemeinderat in Waidhofen und 2 Jahre dem Gemeindeausschuß in Zell an.

Gottfried Jax starb im August 1902 und wurde in Waidhofen begraben.

Am 10. Juli 1891 hält nun der Abgeordnete Gottfried Jax seine große Rede, die sich mit dem Eisenbahnbudget im Allgemeinen und mit dem Bau der Ybbstalbahn befaßt. Jener Teil der Rede, der die Ybbstalbahn betrifft, ist hier im Originaltext wiedergegeben.

„Ich komme nun zu einer schon in den Jahren 1882, 1884 und 1890 hier besprochenen Angelegenheit, nämlich der Ybbsthalbahn. Das Ybbsthal, welches früher eines der kultiviertesten und reichsten Täler in Niederösterreich war und auf eine nahezu tausendjährige Cultur hinzuweisen hat, ist, seitdem die Westbahn gebaut wurde, und infolge der ungünstigen Conjunction in der Eisenindustrie kolossal zurückgegangen und seinem Untergange nahe. Es sind seit den Fünfziger-Jahren dort außer Betrieb gekommen über 13

Sämtliche Rechte liegen beim Autor.

große Hammerwerke, dann diverse Sensen- und Sichelwerke, ein großes Puddel- und Walzwerk ??

Den Nothstand des Ybbsthales illustrieren am besten einzelne Daten aus dem vorigen Jahre. Es wurde ein Beamtenhaus in der Schneib, bestehend aus 6 Zimmern, Küche ?? um den Preis von 20 fl. Verkauft (Hört! Seitens der Parteigenossen des Redners), ferner ein Knappenhaus bei einem Bergbau, bestehend aus 8 Zimmern, Küchen, ??, um 100 fl. In der Mosau wurde ein Knappenhaus, einen Stock hoch, bestehend aus zwei großen Schlafsälen, vier Zimmern, Küchen, drei Kohlenmagazinen und Schupfen nebst einer Schmiede, um 30 fl. Verkauft. (Hört! Hört!)

Es wurde schon im Jahre 1884 in einer Petition Erwähnung gethan, dass bis dorthin über 52 Bauerngüter mit einem Grundbesitze von über 7000 Joch als solche zu existieren aufgehört haben, nachdem dieselben aufgekauft wurden, um sie in Jagdgebiet zu verwandeln. Diese Aussaugung des Bauernstandes hat weitere Fortschritte gemacht, und ich glaube, daß weit über 10.000 Joch Bauerngüter in Jagdgebiet umgewandelt worden sind. Wenn man nun bedenkt, daß bei einem Jagdgebiete ein Stück Hirsch auf 30 Joch, gerechnet wird, während bei einem Bauerngute von 1 Joch Wiese ein Stück Rindvieh ernährt wird, sieht man, welche große wirtschaftliche Nachtheile auch der Staat dadurch hat, daß Wiesengründe in Wald- und Jagdgründe umgewandelt werden. (Sehr richtig!)

Wenn die Ybbsthalbahn nicht in kürzester Zeit gebaut wird, können Sie überzeugt sein, daß das ganze Thal seinem Ruine entgegengeht und kein Bauer mehr dort sein wird. Interessant sind diesbezüglich die Daten über die Bevölkerungsabnahme. Vor dem Jahre 1870 hat dort

keine Bahn existirt, mit Ausnahme der Westbahn, die die Ybbs gekreuzt hat. 1872 wurde die Strecke Amstetten—Klein-Reifling eröffnet und seit dieser Zeit hat das untere Ybbsthal, das keine Industrie und eine sehr schütterte Bevölkerung hatte, einen riesigen Aufschwung genommen, während die Gegend aufwärts, wo keine Bahn existirt, verarmt ist. Unterhalb Waidhofen an der Bahn werden in jedem Orte einige Häuser jährlich neugebaut, die Bevölkerung nimmt stark zu, während oberhalb Häuser demolirt werden. Ich habe einen Ausweis über die Bevölkerungszahlen aller Gemeinden, an der Ybbs gelegen, vom Jahre 1870 und vom Jahre 1890; dabei zeigt sich eine riesige Zunahme der Bevölkerung aller Gemeinden unterhalb Waidhofen bis 200 Procent, während alle Orte oberhalb, wo keine Bahn ist, eine Abnahme bis selbst 20 Procent zeigen. Wenn man bedenkt, daß seit 20 Jahren in der österreichischen Monarchie die Zunahme der Bevölkerung 16 Procent ausmacht, daß also auch diese Gemeinde eine größere Bevölkerung haben sollte, können Sie ermessen, wie groß die volkswirtschaftliche Noth dieser Gegend ist.

Unterhalb Waidhofen haben sich große Industrien entwickelt, so eine Papierindustrie, die einen ausgezeichneten Ruf hat und nach Süd- und Nordamerika, nach Ostindien und China exportirt; und ebenso, wenn nicht noch günstiger, sind die Bedingungen im oberen Ybbsthal, infolge der ausgezeichneten constanten Wasserkräfte, die heute nahezu unverwertet sind, nachdem die früher bestandenen Werke aufgelassen worden sind. Ich stelle daher an das hohe Haus die Bitte, diese Localbahn womöglichst aus Reichsmitteln zur Ausführung zu bringen.

Schon im Jahre 1884 hatte Seine Majestät der Kaiser die Gnade, einer Deputation, welche ihm die Nothlage der Gegend schilderte, die Errichtung der Ybbsthalbahn auf Staatskosten zuzusagen, und der Finanzminister sagte, daß dies unter den jetzigen Verhältnissen nicht möglich sei, daß aber seinerzeit, wenn die Staatsfinanzen besser sein werden, und auch das Land und die Bewohner des Thales sich entsprechend betheiligen werden, der Staat helfend eingreifen werde. Am 1. Juni 1887 hat das Handelsministerium unter ?? 32310 eine Entscheidung herausgegeben, wonach es mit Rücksicht auf die damalige Lage der

Sämtliche Rechte liegen beim Autor.

Staatsfinanzen nicht in der Lage sei, dem Wunsche auf Ausbau der Ybbsthalbahn auf Staatskosten entsprechen zu können, daß es hingegen bei einer später eintretenden entsprechenden Beteiligung des Landes und der Localinteressenten an diesem Bauunternehmen die Frage bezüglich einer Beitragsleistung des Staates mit Seiner Excellenz dem Finanzminister in Erwägung ziehen werde.

Leider hat sich der niederösterreichische Landtag durch längere Zeit gegenüber dieser Frage aus diversen Gründen ziemlich ablehnend verhalten und hat keine finanzielle Unterstützung für die Ybbsthalbahn in Aussicht gestellt. Erst in der letzten Session hat der Landtag ohne Widerspruch einstimmig die Nothlage des Ybbsthales anerkannt, und indem er die anderen Bahnvorlagen zurückgewiesen hat, hat er für die Ybbsthalbahn als fond perdu den Betrag von einer Viertelmillion Gulden, und zwar für den Fall ausgeworfen, wenn der Bau dieser Bahn vollkommen sichergestellt sei. Von den Interessenten wurde als fond perdu der Betrag von 100.000 fl. Vorläufig gezeichnet, und ich glaube, daß sich diesbezüglich noch mehr wird erreichen lassen.

Die Baukosten sind nach den genauen, schon vorliegenden Projecten mit circa drei Millionen präliminirt. Dieser Voranschlag wurde gemacht in der Voraussetzung, daß der Bau einer Gesellschaft in die Hand gegeben werde, und ich glaube beinahe die Garantie übernehmen zu können, daß die 65 Kilometer lange Ybbsthalbahn ganz gut und anständig um den Betrag von 2 ½ Millionen Gulden hergestellt werden kann. Es hätte dabei der Staatseisenbahnbetrieb auch noch den Vortheil, daß die Sackbahn Pöchlarn-Kienberg eine naturgemäße Fortsetzung finden und in Waidhofen an der Ybbs an die bestehende Rudolfsbahn anschließen würde. Von diesen 2 ½ Millionen würden circa 70 Procent auf die Löhne ausgegeben werden; dies macht

1,750.000 fl. und von diesen würde der Staat 30 Procent in Form der indirecten Steuern also über eine halbe Million einnehmen. 350.000 fl. werden dem Staate für diesen Bahnbau geschenkt, und so hätte der Staat, wenn er die Bahn in eigener Regie führt, schon Einnahmen von über 850.000 fl. Nachdem die Baukosten circa 2 ½ Millionen betragen, hätte der Staat für eine effective Geldauslage von circa 1,650.000 fl. eine Bahn im Werte von 2,500.000 fl. und er hätte damit dem großen District von 2000 Quadratkilometer Fläche, eine volkswirtschaftliche Existenz gerettet und sich tüchtige Steuerträger wieder erworben. Ich erlaube mir daher folgende Resolution zur Annahme zu empfehlen (liest):

„Die hohe k. k. Regierung wird aufgefordert, schon mit Beginn der nächsten Reichsrathsession eine Gesetzesvorlage einzubringen, durch welche der Ausbau der Linie Kienberg-Gaming über Lunz, Göstling, Hollenstein, Waidhofen an der Ybbs auf Staatskosten zum Anschlusse an die k. k. Staatsbahnen in Waidhofen an der Ybbs sichergestellt werde.“

Ich bitte diese Resolution anzunehmen, nachdem auch die Bedingungen, welche das hohe Handelsministerium im Jahre 1887 gestellt hat, eingetreten sind, indem sowohl das Land als die Localinteressenten bedeutende Beträge zu Gunsten dieser Bahn zu leisten versprochen haben. (Bravo! Bravo ! seitens der Parteigenossen des Redners; wird vielseitig beglückwünscht.)

V i c e p r ä s i d e n t . Ich ersuche jene Herren, welche diese Resolution unterstützen, sich zu erheben. (Geschieht) Dieselbe ist hinreichend (einstimmig) unterstützt und steht in Verhandlung.“

Nach diesem, übrigens einstimmig gefaßten Beschluß zum Bau der Ybbsthalbahn im „Hohen Hause“ wurde vom 16. bis 20. September 1892 an Ort und Stelle eine Trassenrevision durchgeführt, bei der sich alle Beteiligten einstimmig für den Bau einer normalspurigen Bahnlinie zwischen Waidhofen und Gaming aussprachen. Eine Ausführung der Bahn in Schmalspur wurde zwar wegen des geringeren finanziellen Aufwandes in Erwägung gezogen, doch hätten die Hauptinteressenten in diesem Falle ihre Unterstützung versagt. Die Bauzeit

Sämtliche Rechte liegen beim Autor.

wurde von ursprünglich zwei auf fünf Jahre veranschlagt und das Bauvorhaben in drei Abschnitte - 1. Waidhofen - Großhollenstein, 2. Groß-Hollenstein - Lunz und 3. Lunz - Kienberg-Gaming geteilt.

Da sich die Verhandlungen über die Finanzierung der Bahn vor allem mit dem Land Niederösterreich in der Folge sehr schwierig gestalteten, entschloß man sich dann doch, die Bahn in der Schmalspurversion (760 mm) auszuführen.

Die Begründungen hierfür sind in den folgenden Originaldruck, den Bericht des Eisenbahnausschusses vom 29. November 1893 und 20. Jänner 1894 dargestellt.

Am 26. Dezember 1893 wurde das „Gesetz betreffend die Herstellung der Ybbstalbahn“ verabschiedet in welchem der Staat die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses im Ausmaß von 4 % Verzinsung übernahm. Die Konzession stammt vom 22. Oktober 1894 und wurde den Herren Gottfried Jax (Waidhofen) im Verein mit Anton Fanta (Scheibbs), Andreas Töpfer (Lunz), Franz Leithe (Waidhofen) und Lorenz Diem (Hollenstein), ferner Julius Jax (Waidhofen) und Johann Scheib (Göstling) erteilt.

Auf Grund eines Erlasses des Innenministeriums vom 11. September 1895 wurde noch vor Baubeginn eine Aktiengesellschaft gegründet, welche in sämtliche Rechte und Verbindlichkeiten der Konzessionäre eintrat; die konstituierende Generalversammlung der

Ybbstalbahn-AG fand am 19. Oktober desselben Jahres statt; das Anlagekapital betrug 1,612.000 Gulden.

Spatenstichfeier und Bau

Fast 25 Jahre dauerte es, bis die Idee zum Bau der Ybbstalbahn Realität wurde. Es war der 1. Juni 1885, da die Spatenstichfeier zum Bau der Ybbstalbahn Ehren- und Festgäste, Vereine, Schulen mit ihren Schülern und eine große Anzahl Waidhofner, in der Nähe des heutigen „Kleinen Kreuzes“ vereinigte. Folgen wird auch hier dem Bericht eines Augenzeugen: „Der

1. Juni war in der Tat ein Freudentag für Waidhofen und ein Ehrentag für den Abgeordneten dieser Stadt, Herrn Gottfried Jax. Mit dem Bau der Ybbstalbahn, dem so lange ersehnten, wurde endlich begonnen. Schon wiederholt brachte unser Blatt Aufsätze darüber, wie notwendig eine Bahnverbindung Waidhofens mit dem oberen Ybbstale ist und welche Vorteile sie bietet. Die Industrie, die Land- und Forstwirtschaft des oberen Ybbstales wird einen neuen Aufschwung erhalten, die Bevölkerung wird sich wieder vermehren, die Konsumfähigkeit wird zunehmen, da Waidhofen durch die Bahnverbindung mit einer neu aufblühenden Gegend nur gewinnen kann, ist selbstverständlich. Darum freut sich auch Waidhofen und zog an diesem Tage sein buntfarbiges Festkleid an.

Wenn wir bedenken, die Ausdauer, Zähigkeit und Energie des Herrn Abgeordneten Gottfried Jax, womit er geradezu allein alle Schwierigkeiten überwand, und das Unternehmen, das mehrmals aussichtslos erschien, zum glücklichen Abschluß brachte, so können wir dem verdienten Mann unsere Anerkennung nicht versagen; der 1. Juni ist für ihn ein Ehrentag, den das dankbare Waidhofen nicht vergessen wird. Entsprechend der Bedeutung des Tages war auch die Beteiligung an der Festfeier eine großartige. Dem Festgottesdienste in der Pfarrkirche wohnten bei die Gemeindevertretung Waidhofens, auswärtige Bürgermeister, die Herren von der Bauleitung und Unternehmung, die Konzessionäre, sowie die übrigen Honoratioren.

Die verschiedenen Vereine und die Schuljugend hatte in der oberen Stadt Aufstellung genommen. Nach dem Gottesdienste bewegte sich der Festzug unter den heiteren Klängen der

Musik durch die obere Stadt über den Graben und durch die Feldgasse (heute Plenkerstraße, Anm.d.Verf.) zu dem Platze, auf welchem der Lokalbahnhof gebaut werden soll.

Die Vereine und die Schuljugend bildeten ein Karree, innerhalb desselben hielten sich die Honoratioren auf. Herr Abgeordneter Jax als Obmann der Konzessionäre bot in einer kurzen Ansprache einen Rückblick über die Geschichte, welche die Bahn bereits hinter sich hat, und schloß mit einem „Hoch“ auf den Kaiser, worauf die Volkshymne gespielt und gesungen wurde. Über Ersuchen des Herrn Jax nahm der hochw. Herr Kanonikus Gabler den Weihakt vor. Die „Ehre Gottes“ von Beethoven, vom Waidhofner Männergesangsverein in gewohnt meisterhafter Weise vorgetragen, trug nicht wenig bei zur Hebung der Feststimmung. Nach dem ersten Spatenstiche, den der Herr Kanonikus Gabler mit blumengeschmückter Schaufel tat, gedachte der Herr Bürgermeister Baron Plenker jener Faktoren, welche durch Geldbeschaffung das Unternehmen ermöglichten, des Landes Niederösterreich, des Barones Rothschild, der Waidhofner Sparkasse.

In rascher Reihenfolge folgten dann die Spatenstiche, vorgenommen durch den Herrn Bezirksrichter Franz Pollack, von den auswärtigen Herrn Bürgermeistern, von der Bauleitung, Unternehmung, den Vorständen der anwesenden Vereine und den Herrn Konzessionären. Mit der „Hymne“ von Ernst Herzog von Sachen, vorgetragen vom Männergesangsverein, fand die vormittägige Feier ihren Abschluß.

Nachmittags fand am Festplatze ein Volksfest statt, das sich zu einem äußerst gelungenen gestaltet hätte, wenn nicht um 5 Uhr nachmittags ein drohendes Gewitter die Festbesucher vertrieben hätte.

Am Abend war um 8 Uhr bei Bromreiter Konzert der Stadtkapelle, die gesamten Einnahmen von 100 Gulden wurden den Verunglückten bei Laibach zugewendet. Auf ein Moment sei bei dieser Gelegenheit aufmerksam gemacht. Jeden Freund der Stadt Waidhofen an der Ybbs muß es freuen, alle politischen Gegner auf einen Tag vereinigt zu sehen, zu friedlicher Feier eines

Werkes, das der Stadt zum Vorteile gereicht; sollte es nicht möglich sein, daß wenigstens die Männer, die an diesem Tag sich fanden, zum Heile der Stadt immer zusammengehen.“

Obwohl der Spatenstich erst im Juni 1895 stattfand, begann der Bahnbau schon am 1. Mai des gleichen Jahres. Bereits Ende Juni berichtet der „Bote“, daß die Errichtung der Strecke Waidhofen an der Ybbs - Hollenstein, rüstig vorwärts schreitet. Insbesondere in der Nähe der Stadt bis zum Kreilhof nehmen die Arbeiten einen fortschreitenden Verlauf. Schmale Geleise, von sogenannten „Hunden“ befahren, sind schon eine weite Strecke gelegt. Bis zur Endstrecke stehen drei von dem hiesigen Hotelier Bromreiter errichtete Baracken und zwar eine in Kreilhof, die zweite im „Ofenloch“, die dritte in Opponitz. In denselben ist sowohl für warme als auch kalte Speisen, sowie Getränke, „Portwiner Flaschenbier“, bestens gesorgt, und wird es machem Ausflügler angenehm sein, wenn er nach stundenlanger Wanderung im Freien ein Plätzchen findet, wo er eine ganz vorzügliche Stärkung zu nehmen in der Lage ist. Erstmals berichtete der „Bote“ im Mai 1895 über den Beginn des Baues der Ybbstalbahn. „Nun scheint es mit dem Bau der Ybbstalbahn doch endlich ernst zuwerden. Ingenieure als auch Bauunternehmer haben sich schon eingefunden, und allenthalben bemerkt man Scharen braunwangiger Arbeiter, die lohnende Arbeit und dauernde Beschäftigung zu finden hoffen. Durch den Zuzug so vieler fremder Elemente und durch den sich dadurch ergebenden größeren Bedarf an diversen Handelsartikeln, wird sich für die Stadt, besonders für die verschiedenen Geschäftsleute eine ganz ergiebige Einnahmsquelle erschließen, wiewohl sich andererseits unsere Wohnungsfrage durch den Andrang dieser, nun ständige Wohnungen suchenden Leute, zu einer sehr peinlichen gestalten wird. Da sich nun aber seitens der

Sämtliche Rechte liegen beim Autor.

Bewohner einige Baulust bemerkbar macht, und die löbliche Gemeindevertretung in jeder Beziehung förderlich mitwirkt, so wird auch diese, heute noch so drohende Frage, im Laufe der Zeit in zufriedenstellender Weise erledigt werden.

Im November 1895 erscheint nochmals ein Artikel über den Fortschritt beim Bau der Bahn. „Als vor beiläufig einem Jahre die ersten Gerüchte auftauchten, daß nun mit dem Bau der sehnlichst erwarteten Ybbstalbahn begonnen würde, da sah alles mit Spannung dem Augenblicke entgegen, wo der erste Spatenstich gethan wurde. Der Herbst und der Winter verging, ohne daß man auch nur die geringste Thätigkeit bemerkte. Man wußte, daß im Sommer 1896 die erste Theilstrecke Waidhofen-Hollenstein fertig sein müsse; eine ganz bedeutende Strecke mit verhältnismäßig bedeutenden Terrainschwierigkeiten sollte in einem Jahre vollendet sein. Die bestbekannte Firma Leitner & Fröhlich hatte den Bau unternommen und dem Leiter desselben, Herrn Obergeringieur Groß ward die Aufgabe zutheil dieses bedeutende Stück Arbeit zu vollenden. Erst im Mai d. J. wurde ernstlich mit dem Bau begonnen und bald bemerkte man Spuren eifriger Arbeit. Heute kann man wohl mit ziemlicher Sicherheit annehmen, daß, wie es bestimmt ist, die Bahn im Juli des nächsten Jahres eröffnet werden wird, denn schon ist der größte und schwierigste Teil der Arbeit bewältigt. So ist beispielsweise der Bau des großen Viaductes über den Schwarzbach in der Wasservorstadt schon weit fortgeschritten und bietet sich in imposanter Weise dem Auge des Beschauers dar. Auch mit dem Bau des neuen Bahnhofes wurde schon begonnen und wird derselbe noch heuer unter Dach gebracht. Lobend muß hervorgehoben werden, daß die Bauart eine äußerst solide ist, und besonders das Mauerwerk die beste Anerkennung verdient. Sollte sich der heurige Winter und das kommende Frühjahr günstig gestalten, dann ist es wohl außer allem Zweifel, daß dort, wo jetzt noch Italiens braune Söhne mit Schaufel und Hacken hantieren, im nächsten Sommer schon dampfende Locomotiven der Ybbs entlang pusten werden.

Tatsächlich trat aber das befürchtete schlechte Wetter im Dezember 1895 ein. Infolgedessen nahm die Bautätigkeit bedeutend ab. An der ganzen Strecke Waidhofen-Hollenstein waren nur noch gegen 200 Arbeiter beschäftigt, die in der Nähe des sogenannten Ofenloches und bei der Erdrutschung in Seeburg beschäftigt waren. Die Bahnhofsobjekte wurden alle unter Dach und Fach gebracht. So trat nur eine Ruhepause beim Bau ein, die dann im Frühjahr, wenn Zeit und

Wetter wieder günstig sind, eingebracht werden muß, damit die Bevölkerung schon im nächsten Sommer in die angenehme Lage kommt, mit dem Dampfroß das Ybbstal entlang zu fahren. Nachdem sich das Wetter im April 1896 beruhigt hatte, strömten ganze Scharen meist italienischer Arbeiter nach Waidhofen und finden beim Bau der Ybbstalbahn Arbeit. Es ist ein Vergnügen, diesen Leuten zuzusehen, die, ohne Wind und Wetter zu scheuen, mit einfacher Kost, bei ihren Arbeiten einen Fleiß an den Tag legen, an dem sich so mancher Arbeiter wohl ein rühmenswertes Beispiel nehmen könnte. Wenn man bedenkt, daß diese Leute, die an ein südliches Klima gewöhnt sind, in der nichts weniger als freundlichen Jahreszeit in Sturm und Regen den ganzen Tag am Platze sind, nach des Tages Mühen, nach einem äußerst frugalen Mahle, selten ein warmes behagliches Lager finden, so muß man den Bienenfleiß bewundern, der diesen braunen Söhnen des Südens eigen ist. Während sonst bei anderen großen Bauunternehmungen manchemals die zweifelhaftesten Elemente zusammengewürfelt sind, erfreuen sich die Arbeiter der Ybbstalbahn des besten Renome's als nüchterne, ruhige und fleißige Arbeitskräfte. Wenn daher das Wetter, das sich allen diesen Unternehmungen bis jetzt in denkbar ungünstigstem Lichte zeigte, bessert, dann wird es auch mit diesem Arbeitsmateriale möglich sein, die für die Fertigstellung der diversen Ausführungen fixierte Zeit einzuhalten.“

Sämtliche Rechte liegen beim Autor.

Im gleichen Monat hat das k.k. Eisenbahnministerium der Ybbstalbahn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von Station „Gstatt“ nach Ybbsitz auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Anfangs Mai 1896 gab es eine Änderung im Verwaltungsrat. Die Regierung hat den in Waidhofen allbekanntem und beliebten Regierungsrat Prof. Scherber zum statuenmäßigen Verwaltungsrat der Ybbstalbahn ernannt. Der bisherige Verwaltungsrat, Fabriksbesitzer Leithe hat seine Stelle zurückgelegt und wurde für denselben der Generalsekretär der Band für Verkehrsanstalten Dr. Werner in den Verwaltungsrat kooptiert.

Über die Fertigstellung der Bahnstrecke bis Hollenstein und besonders der Anlieferung der ersten Güterwagen, berichtet der „Bote“ am 30. Mai 1896 wie folgt: „Schritt für Schritt naht der Bau unserer Localbahn seiner Vollendung. Auf dem hiesigen Staatsbahnhofe kamen schon Sonntag früh die ersten 16 offenen Güterwagen der Ybbstalbahn an. Die Fahrzeuge aus der Fabrik Weizer in Graz sind durchaus zweckmäßig und solide nach den neuesten technischen Erfahrungen erbaut, außer der Spindelbremse noch mit einer automatischen Vacuumbremse versehen, welche letztere vom Maschinführer directe von der Locomotive aus bedient wird. Die Wagen wiegen ca. 3000-3500 Kg. und kann deren Tragfähigkeit bei einer Bodenfläche von

12 bis 13 m² bis zu durchschnittlich 6000 Kg. ausgenützt werden. Einen interessanten Anblick bot die Abladung der Güterwagen von den Lowries der Hauptbahn. Bei der Überfüllung der Station mit Baumaterialien und den umfangreichen Umgestaltungsarbeiten mußte erst ein Platz für die Unterbringung des rollenden Materials der Ybbstalbahn gesucht werden. Dieser bot sich in dem Materialgraben jenseits des Bahnhofes. Hier wurde senkrecht auf die Achse des Heizhausgeleises der Staatsbahn ein provisorisches Schmalspurgeleise gelegt. Dieses durchmißt eine Gerade von ca. 100 m, macht dann eine scharfe Curve, um dann auf der

Bahnhofanlage zwischen den Schienen des Heizhausgeleises, jedoch ca. 20 cm höher herauszutreten. Von diesem Punkte an beginnt die Rampenanlage, welche auf unterlegten Schwellen und gezimmerten Böcken bis zur Höhe der Plattform der Lowries, auf welchen die Fahrzeuge verladen waren, ansteigt. An diese Rampe wurden nun die Lowries geschoben und mit zahlreichen kräftigen Armen und mit Zuhilfenahme von sogenannten „Beißern“ wurden die Fahrzeuge aus den Wagen geschoben und über die schiefe Ebene hinabgelassen. Der eigenen Schwere gehorchend, rollten dieselben an ihren jetzigen Bestimmungsort. Dort werden sie, wir wollen hoffen, nur kurze Zeit ruhen, um dann unseren Nachbarn die Segnungen der modernen Verkehrsmittel zu bringen.

Am 25. Juni wurde die erste Lokomotive aus der Kraus'schen Lokomotivfabrik in Linz nach Waidhofen geliefert und am Freitag auswaggoniert und auf den Schienenstrang der Ybbstalbahn gebracht, wo sie aufmontiert wurde und durch ihr hübsches Äußeres das Wohlgefallen der Beschauer erregte. Am Sonntag verkehrte bereits ein Probezug und am Montag ein Verteilerzug welche für sämtliche Stationen die Einrichtungsgegenstände beförderte.“

Die für Sonntag, den 12. Juli 1896 projektierte Eröffnung der Ybbstalbahn, Strecke Waidhofen - Hollenstein wurde verschoben. Bei der Probefahrt mit der neuen Maschine stellten sich mancherlei Mängel bei derselben heraus, die erst abgeschafft werden mußten. In Hollenstein stellte sich heraus, daß, als die Maschine in den Heizraum fahren wollte, sich die Einfahrt als viel zu klein erwies. Es muß jedoch hiezu bemerkt werden, daß der Raum genau nach dem Plane gebaut wurde und dieser Mangel nur dem Umstande zuzuschreiben war, daß die Maschine viel breiter gebaut war als angenommen worden war. Demnach soll die Eröffnung erst am 15. Juli stattfinden.

Sämtliche Rechte liegen beim Autor.

Die Eröffnungen

Ein Jahr nach der Spatenstichfeier, war auch der 15. Juli 1896 ein Fest- und Freudentag für Waidhofen an der Ybbs, wurde doch an diesem Tage die erste Teilstrecke der Ybbstalbahn feierlich eröffnet.

Bürgermeister Dr. Plenker erließ hiezu folgenden Aufruf an die Waidhofner: „Am 15. Juli 1896, vormittags 11 Uhr wird die Ybbstalbahn durch Sr. Exzellenz den Herrn Eisenbahnminister eröffnet werden.

Aus Anlaß dieses freudigen Ereignisses werden die geehrten Bewohner der Stadt ersucht, die Häuser zu beflaggen und zu decorieren.“

Diesem Wunsche war die Bevölkerung auch nachgekommen, und so hatte die Stadt an dem Eröffnungstage ihren Festschmuck angelegt. Der Bahnhof, das Baron Rothschild'sche Schloß, sowie sämtliche Häuser, waren reich beflaggt und bekränzt; galt es ja doch außer den Eisenbahnminister Sr. Exzellenz Ritter von Guttenberg und den Statthalter Exzellenz Grafen Kielmannsegg, noch zahlreiche Festgäste würdig zu empfangen.

Am Platz vor dem Staatsbahnhofe waren um 11 Uhr vormittags zum Empfange der Festgäste erschienen: Der Gemeinde- und Stadtrat mit seinem Bürgermeister Dr. Plenker, Stadtpfarrer Kanonikus Josef Gabler, die in Waidhofen weilenden k.u.k. Staabsoffiziere, der Männergesangs-, Turn- und Schützenverein, das Bürgerkorps und der Militärveteranenverein, sowie noch viele andere.

Um 11.20 Uhr verkündeten Pöllerschüsse die Ankunft der Festgäste. Neben den beiden bereits obgenannten Exzellenzen, konnte Bürgermeister Freiherr von Plenker den Landesauschuß und Verwaltungsrat-Präsidenten Dr. Weitlof, Exzellenz Geheimrat von Wittek, Baron Buschmann, k. k. Bezirkshauptmann Baron Lederer und besonders auch den Ehrenbürger der Stadt, Dr. Theodor Zelinka herzlich begrüßen.

Der Bürgermeister verwies in seiner Begrüßungsrede besonders auf die Tatsache hin, „daß mit dem heutigen Tage ein lang gehegter und gepflegter und betriebener Wunsch der Bewohner des Ybbstales in Erfüllung geht, an dessen Verwirklichung sich frohe Hoffnungen knüpfen.“ Er endete mit dem Wunsche, daß alle diese Hoffnungen sich reichlich erfüllen mögen und dem herzlichen Danke für die dem Unternehmen gewordene Förderung und ersuchte daraufhin den Eisenbahnminister die Eröffnung der Ybbstalbahn vorzunehmen.

Worauf der Minister ebenfalls seine Freude über das Gelingen des schönen Werkes und den Wunsch für dessen Gedeihen aussprach und die Eisenbahn Waidhofen an der Ybbs - Hollenstein für eröffnet erklärte. Die Gäste traten dann die Fahrt zum Lokalbahnhof an, wo ein vom Gasthofbesitzer Melzer trefflich hergerichtete Gabelfrühstück eingenommen wurde. Dann erfolgte die Abfahrt zur Haltestelle Kreilhof, wo der Bürgermeister der Landgemeinde Waidhofen, Herr Desch, die Festgäste begrüßte. In Gstadt begrüßte der Bürgermeister von Ybbsitz, Herr Josef Windischbauer mit der Gemeindevertretung die Festgäste und nahm anschließend an der Weiterfahrt nach Opponitz teil. Dort erfolgte die Begrüßung durch den Ortspfarrer Weinzettl im Namen der Gemeinde. Nach dessen Ansprache spielte die Opponitzer Musikkapelle die Volkshymne. Auch der Gemeindevorstand von Opponitz, Florian Pichler, dankte für die Errichtung der Bahn. Hierauf regnete es Blumensträußchen aus Gebirgsblumen zusammengefügt, geworfen von der Schar der Opponitzer weiß gekleideten Mädchen und jeder der mitfahrenden Festgäste suchte sich ein Sträußchen zu erobern, als Andenken an den Opponitzer feierlichen Empfang.

Nun ging es weiter nach Klein-Hollenstein, wo nach erfolgter Begrüßung und kurzem Aufenthalte die Weiterfahrt nach der einstweiligen Endstation der Ybbstalbahn Groß-Hollenstein erfolgte.

Sämtliche Rechte liegen beim Autor.

Herrn Bürgermeister Glöckler an der Spitze des Gemeinderates begrüßte die ankommenden Festgäste. Über die Feierlichkeiten in Hollenstein liegt ein Eigenbericht vor, der hier der Vollständigkeit halber wiedergegeben wird.

„Mittwoch den 15. Juli durchbrauste der Eröffnungszug das schöne Ybbstal und traf um ca. 2 Uhr nachmittags in der festlich decorierten Station Groß-Hollenstein ein.

Zum Empfang hatten sich eingefunden die Gemeindevertretung, der Gesangsverein und die freiw. Feuerwehr, sowie die gesamte Schuljugend und eine nach Hunderten zählende Menschenmenge von Nah und Fern. Als der Zug einfuhr, spielte die am Bahnhof aufgestellte St. Pöltner Stadtcapelle die Volkshymne. Die Anwesenden riefen donnernde „Hoch“, als der Herr Eisenbahnminister v. Guttenberg dem Zug entstiegen war und richtete Herr Bürgermeister Josef Glöckler die Begrüßungsansprache an selben. Von den anwesenden weißen Ehrendamen Frl. Anna und Laura Diem, sowie Frl. Hermine Scholz wurden dem Herrn Minister, Herrn Statthalter und Landmarschall schöne Bouquets mit einer kurzen und sinnigen Ansprache überreicht. Die übrigen Ehrendamen spendeten kleine Bouquets an die übrigen Festgäste.

Sechzig weißgekleidete Mädchen bildeten Spalier. Der Herr Statthalter Graf Kielmannsegg beehrte die Vorstände der Vereine mit einer Ansprache. Der Aufenthalt in der Station Groß-Hollenstein dauerte nur ca. eine Viertelstunde, worauf die Rückfahrt erfolgte. Unter den Klängen des „Doppeladlers“ und starkem Krachen der Pöller, fuhr der Zug mit der von Damen Hollensteins festlich geschmückten Locomotive ab.“

In Waidhofen gab es im Garten des Hotels „Zum goldenen Löwen“ noch ein Festbankett der Stadtgemeinde, wobei die Stadtkapelle die Tafelmusik besorgte. Nach Beendigung dieses Banketts begaben sich die Festgäste mittelst Wagen nach dem Staatbahnhofe, von wo die Abfahrt um 7 Uhr 10 Min. Mit einem Separatzug nach Wien erfolgte.“

Der erste Fahrplan der Ybbstalbahn.

Am Mittwoch, den 22. Juli 1896 fand eine Fahrgeschwindigkeitsprobe mit einer Maschine statt. Hierbei legte dieselbe die etwa 14 km lange Strecke vom Staatsbahnhofe in Waidhofen an der Ybbs bis zum Bahnhofe Opponitz in 17 Minuten zurück, eine Geschwindigkeit, die einer Leistung von 52 km in einer Stunde gleichkommt. Hierbei sei bemerkt, daß diese Geschwindigkeit mit verkehrter Stellung der Maschine erzielt wurde. Berechnet ist die Maschine für die Strecke Waidhofen-Hollenstein auf 20 km pro Stunde.

Überdies ist noch verzeichnet, daß in der Zeit vom 15. VII. bis 31. VII. 1896 auf der Strecke von Waidhofen nach Hollenstein 4196 Personenkarten ausgegeben wurden.

Der August war, trotz des ausgesprochen schlechten Wetters für die neu eröffnete Ybbstalbahn ein großer Erfolg, denn sie erfreute sich eines außerordentlichen Personenverkehrs. Mit Freuden wurde auch die Einführung des an Sonntagen verkehrenden Personenbezuges begrüßt, da hiedurch dem fahrenden Publikum Gelegenheit geboten wurde, die landschaftlichen Reize von Hollenstein länger zu genießen. Leider zeigte es sich Sonntags, daß die Bahn über eine ungenügende Zahl an Personenwagen verfügt, sodaß die Vergrößerung des Fahrparkes als dringendes Bedürfnis erschien. Allein an den beiden Feiertagen im August wurden nicht weniger als 2181 Personenkarten ausgegeben.

Insgesamt wurden im Monat August 1896 11.448 Personen befördert.

Am 14. Oktober 1896 fordert Bürgermeister Plenker und der Stadtrat Waidhofens „die P.T. Zeichner von Aktien der Ybbstalbahn auf, die noch aushaftenden Einzahlungsraten auf die gezeichneten Prioritäts- oder Stammaktien der Ybbstalbahn bei dem hiezu vom k. k. Eisenbahnministerium mit tunlichster Beschleunigung einzuzahlen.“

Sämtliche Rechte liegen beim Autor.

Im Dezember berichtet der „Bote“ daß vom 15. Juli, also dem Tage der Betriebseröffnung, bis Ende September 24.410 Personen und 1746 Tonnen Fracht befördert wurden.

Bereits am 2. August 1896 publizierte die „Wiener Zeitung“ das Gesetz vom 21. Juli 1896, betreffend die im Jahre 1896 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung. Darunter befindet sich auch die von Gstadt nach Ybbsitz führende Strecke der Ybbstalbahn.

Am 13. April 1897 hielten die Aktionäre der Ybbstalbahn im Sitzungssaale der nö. Escompte-Gesellschaft eine außerordentliche Generalversammlung ab, bei der, nach dem Bericht des Verwaltungsrates, der Bau und Betrieb einer schmalspurigen Lokomotiveisenbahn von der Station Gstadt der Ybbstalbahn nach Ybbsitz durch die Gesellschaft empfohlen wird. Die in Rede stehende sechs Kilometer lange Bahnlinie, welche eine Flügelbahn der Gesellschaft bilde, stelle eine Rentabilität in Aussicht mit Rücksicht darauf, daß Ybbsitz am Ausgange mehrerer waldreicher Täler gelegen sei, Holzhandel, Eisenindustrie und Kohlenbergbau in namhafter Ausdehnung betreibe.

Die Generalversammlung ermächtigte demnach den Verwaltungsrat, für die Obbezeichnete Flügelbahn die Konzession für die Aktien-Gesellschaft „Ybbstalbahn“ zu erwerben, sowie die Art und Weise der Geldbeschaffung ohne nochmalige Berufung einer Generalversammlung zu bestimmen und durchzuführen.

Die Versammlung, in welcher durch 13 Aktionäre 4670 Aktien mit 467 Stimmen vertreten waren, genehmigte diesen Antrag ohne Diskussion.

Vorerst aber, erfährt der „Bote“ aus verlässlicher Quelle, daß der weitere Ausbau der Strecke von Hollenstein nach Lunz am See an die Kompagniegesellschaft Brunetti, Lißt und Raell übergeben wurde.

In der Mitte des Jahres 1897 trifft jedoch nicht nur die fertige Strecke nach Hollenstein, sondern auch deren Weiterbau nach Lunz, eine furchtbare Katastrophe, nämlich das Hochwasser Ende Juli.

Die schweren Regenfälle des 30. Juli 1897 ließen das Wasser der Ybbs auf über 3,5 Meter des Normalstandes steigen. Von den Baustellen der Bahnstrecke nach Lunz, wurden große Bloche, Eisenbahnschwellen und Materialwägen fortgerissen. Von dem Bauteil zwischen Hollenstein und St. Georgen am Reith wurde ein langer Teil vollständig weggeschwemmt. Der Bahnverkehr von Waidhofen nach Hollenstein war ab dem 30. Juli vollständig eingestellt. Erst ein Monat später, am 28. August, wird der Gesamtverkehr auf der Ybbstalbahn wieder aufgenommen.

Dieses Hochwasser hatte naturgemäß auch die Fristen für die Fertigstellung des Abschnittes nach Lunz schwer in Verzug gebracht. Erst im Mai 1898 kann man an die Eröffnung dieses Bauabschnittes denken. Diese ist für den 15. Mai gedacht. Einen Tag vorher, am 14. Mai 1898, veröffentlicht der „Bote“ eine Beschwerde über den neuen Fahrplan. Hier heißt es: „Der neue Fahrplan der Ybbstalbahn ist in Bezug auf seine auf der Strecke verkehrenden Züge so unpraktisch eingeteilt, daß es nicht Wunder nimmt, wenn das ganze Hinterland darüber in gerechte Entrüstung ausbricht. Wem wird es mit dieser Zugesverbindung einfallen, von Waidhofen nach Hollenstein zu fahren? Soll diese Bahn nebst dem Frachtverkehr auch dem Personenverkehr dienen, und dieser ist im Sommer gewiß kein geringer, so muß an kompetenter Seite dafür gesorgt werden, daß dem reisenden Publikum auch Gelegenheit geboten werde, nach seiner und nicht nach Bahnverwaltung Bequemlichkeit zu fahren. Ja, solange der Ausflügler gezwungen ist, beispielsweise von Hollenstein um 4 Uhr nachmittags, von Göstling oder Lunz dementsprechend früher wegzufahren, wird er einfach das alte Verkehrsmittel, den Wagen benützen, und die Ybbstalbahn bleiben lassen. Hier sollte

Sämtliche Rechte liegen beim Autor.

der Verwaltungsrat darauf dringen, daß eine günstigere Fahrordnung geschaffen wird, sonst wird diese Lokalbahn noch lange nicht jenen Zweck erfüllen, den zu erfüllen sie berufen ist.“ Die Eröffnung des 2. Abschnittes fand tatsächlich am 15. Mai 1898 ohne jeden Aufwand oder Feierlichkeiten statt. Der Zug Nr. 3152 fuhr um 7.33 in Waidhofen ab und kam um 8.55 in Groß-Hollenstein an, setzte seine Fahrt um 9.10 fort und kam um 10.39 in Lunz an. Der Zug bestand aus 1 Postwagen, 3 Personenwagen und 2 Lastwagen; in Lunz entstiegen dem Zug 107 Reisende.

Dieser Bericht aus der Festschrift „75 Jahre Ybbstalbahn“ muß wohl berichtigt werden, denn am 26. Mai 1898 erscheint ein Bericht über die Inbetriebnahme der Strecke Hollenstein-Lunz am See. „Am 14.d.M. kam um ½ 12 Uhr mittags der sogenannte Polizeizug aus Waidhofen in Lunz an, welcher die Collaudierungscommission mit Hofrat Proschke aus Villach an der Spitze hieher brachte. Der Bau der Eisenbahn wurde als sehr solid und gut ausgeführt befunden. Bald nachher vereinigte ein von den Herren Bauingenieuren veranstaltetes animiertes Dinner die Mitglieder der Commission und mehrere hiesige Notabilitäten im Gasthofe Schadensteiners. Da der Eröffnung der Bahn kein Hindernis mehr entgegenstand, so erklärte der Herr Hofrat, daß der Personen- und Frachtverkehr begonnen werden können, was des Tags darauf geschehen ist. Die Locomotive des Nachmittagszuges kam mit Kränzen und Fahnen geschmückt in Lunz an und wurde mit Böllerschüssen empfangen. Daß ganz Lunz auf den Beinen war, um dieses Ereignis zu sehen, versteht sich von selbst, da viele Bewohner der Lunzer Berge ihr Lebtage weder auf einer Eisenbahn gefahren noch eine solche gesehen haben. So gieng endlich der langersehnte Wunsch der hiesigen Bewohnerschaft in Erfüllung, wir haben eine Bahn, möge sie der Gegend zu Nutzen und Segen sein. Der Postwagenverkehr über Gaming nach Lunz ist nun eingestellt und geht der Postverkehr über Amstetten-Waidhofen-Hollenstein.“

Das letzte und 3. Teilstück (Lunz-Kienberg-Gaming) welches das baulich schwierigste war, konnte am 12. November 1898 dem Verkehr übergeben werden. Damit war die Verbindung zwischen der Kronprinz-Rudolfsbahn und der Erlauftal- und Westbahn und des Ybbstales mit dem Erlauftal vollends hergestellt. Diese Strecke ist eine der interessantesten und höchstgelegenen Bahnen Niederösterreichs, die auf turmhohen nach amerikanischem Muster genial angelegten Eisenbahnbrücken tiefe Schluchten und Abgründe übersetzt.

Am 7. Juni 1898 veröffentlicht die „Wiener Zeitung“ den Wortlaut der Konzessionsurkunde vom 20. Mai 1898 für die Lokalbahn Gstadt-Ybbsitz. Die Konzession wurde der Aktien-Gesellschaft „Ybbstalbahn“ erteilt. Demnach ist der Bau sofort nach erhaltenem Baukonsens zu beginnen und binnen längstens einem und einem halben Jahre vom 20. Mai 1898 an gerechnet, zu vollenden. Dem Vernehmen nach besteht die Absicht, den Bau noch in diesem Jahre fertig zu stellen.

Weder über den Bau noch Fertigstellung dieses Teilstückes nach Ybbsitz, gibt es Aufzeichnungen, außer daß der „Bote“ am 11. März 1899“ von privater Seite erfährt, daß die schmalspurige Localbahn Gstadt - Ybbsitz, Abzweigung der Ybbstalbahn, mit der Station Ybbsitz und der Haltestelle Ederlehen am 9. März d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist. Hiebei wird die Station Ybbsitz für den Gesamtverkehr (explosive Güter ausgenommen) und die Haltestelle Ederlehen für den Personenverkehr eröffnet.“

Im Jahre 1998 feiert also diese „Kleine Bahn“ oder auch „Schafkäseexpress“ wie sie liebevoll von den Anrainern genannt wird, ihren 100. Geburtstag. Die Darstellung ihres wechselvollen Schicksales in den vergangenen hundert Jahren, ist nicht Aufgabe dieser Dokumentation und bleibt demnach Berufeneren vorbehalten.

Sämtliche Rechte liegen beim Autor.

Quellennachweis:

„75 Jahre Ybbstalbahn“, herausgegeben vom Festkomitee „75 Jahre Ybbstalbahn“,
3340 Waidhofen an der Ybbs, Südtirolerplatz 1.

Ausgaben des „Bote von der Ybbs“, Jgge. 1887- 1898.

„Waidhofner Heimatblätter“ 12. Jg. 1986, „Die Ehrenbürger der Stadt Waidhofen an der
Ybbs“ von Friedrich Richter.